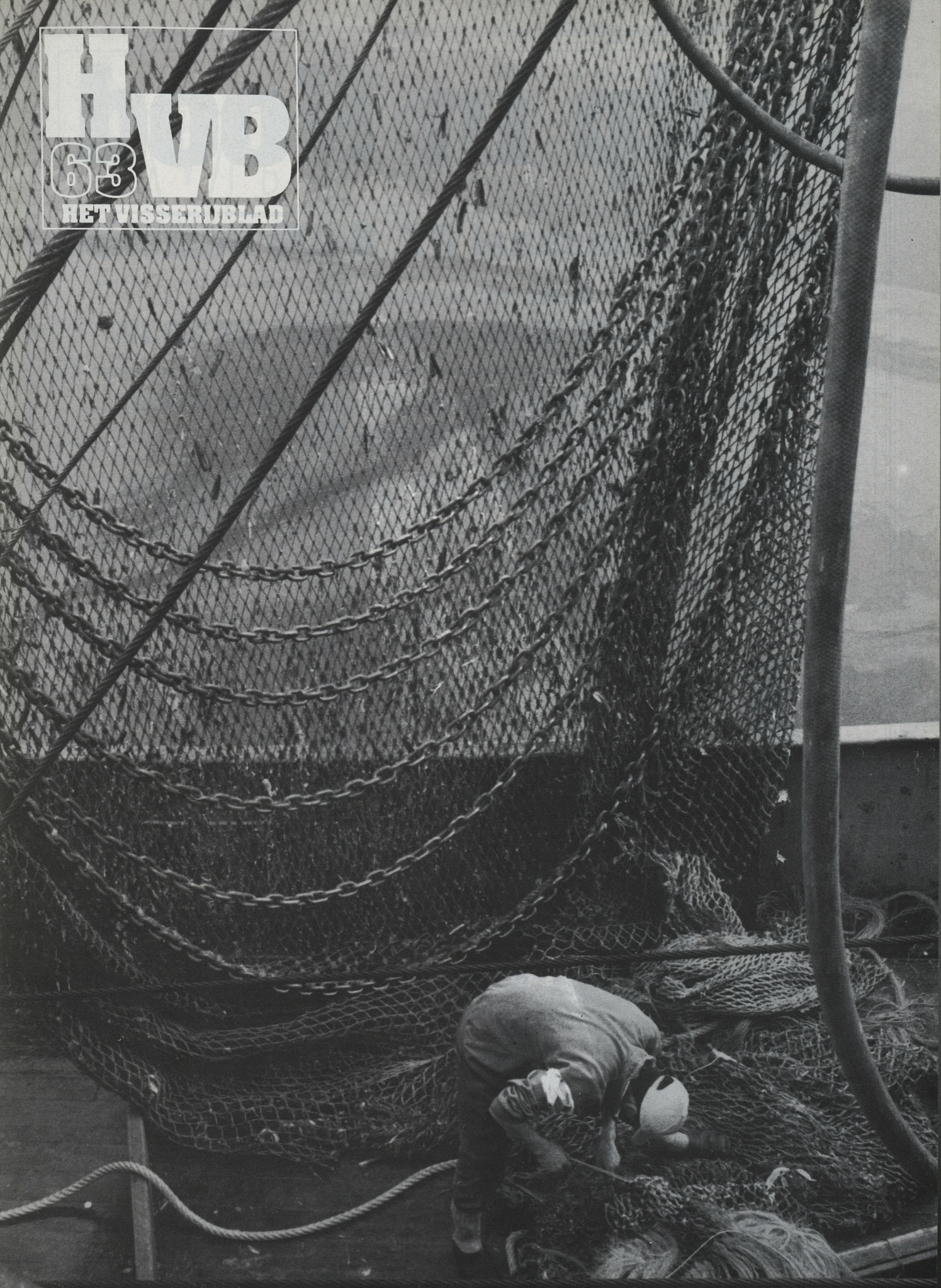
HVB

63

HET VISSERIJBLAD



63 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 7- 5 juli 1996 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende I

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

Tel.: (059) 32 16 89 — Fax: (059) 32 26 17

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge

— lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;
— volledige dekking van de risico's;
— soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
— na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie, afhankelijk van het jaarresultaat;
— bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

HVB 63 D

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD:
Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDACTEUR:
Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor Vandekerckhove en Arcloy M.
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, Juul De Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters.
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
Flor Vandekerckhove,
Dorpstraat 121, 8450 Bredene
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores,
H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.
NIEUW! Redactie, publiciteit en alle correspondentie naar HVB,
p/a Dorpstraat 121,
B-8450 Bredene.
Tel. en fax: 059/32 55 59
De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- BEF op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding : abo HVB.
Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (Nl)] Vermelding: abo HVB.

Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 697; Denmark Kr 385; France: FRF 340; Germany DEM 100; Greece: GRD 15384; Ireland £38; Italy Lir 88200; Norway: Kr 428; Portugal: Esc 9876; Spain: Pta 7158; Sweden: Kr 430; Switzerland: F 89; U.K.: £41, USA: Us D: 63; Canada: CAD: 80.

Omslagfoto: Guido Walters

editoriaal

Terug van weggeweest

IN JUNI 1993 publiceerde het Westvlaams Economisch Studiebureau (WES) een nota over de visserij. Daarin werd onomwonden gesteld dat gezien de kleinschaligheid van de Belgische vloot er een benedengrens is waaronder die niet mag zakken. De studie zegt letterlijk: '*Elke aantasting van deze minimale vlootomvang betekent onvermijdelijk de doodsteek van een nochtans leefbare sector. De laatste gegevens (...) wijzen erop dat binnenkort deze ondergrens niet meer zal worden bereikt.*'

Rond deze 'onderste grens' kwam een front tot stand waarachter elkeen zich enthousiast schaarde: reders en vissers, politici en ondernemers, publieke ambtenaren en de mannen van de privé-sector, economisten en ecologisten...

De visserij had een eenmakende, goed onderbouwde, slogan gevonden die ook de afbraakpolitiek (eindelijk!) een hak zette. De boodschap die vanaf de kaaien vertrok was duidelijk: wilde België een visserij houden, dan moest het daar iets voor doen. Bijgevolg: mocht die vloot tòch onder die grens geraken, dan was er een politiek nodig die ze weer zou opbouwen; een politiek die ertoe zou leiden dat het levensnoodzakelijke minimum weer bereikt wordt. Het werd een succes. De toenmalige minister van landbouw, Bourgeois, zette zijn volle gewicht onder het ordewoord en verkreeg van de Europese Unie (EU) dat het plan voor de vlootreductie enigszins aangepast werd.

Intussen is er veel gebeurd.

Onmiddellijk na dat succes werd het ordewoord in een diepe schuif gestoken. De focus kwam weer te liggen op de visquota, op slopingspremies, en op nieuwigheden: op groepvorming in de visserij, op het verwerven van 'fictieve pk's'. Wat baat het zoveel schepen te hebben als je geen quota hebt om te vissen, als je onvoldoende bemanningsleden hebt, zo klonk het ineens. Alleen HVB hield vast aan de onderste grens. Fictieve pk's? Wat de visserij nodig heeft zijn èchte vaartuigen, zo bleven wij zeggen. Maar we voeren tegen de stroom in.

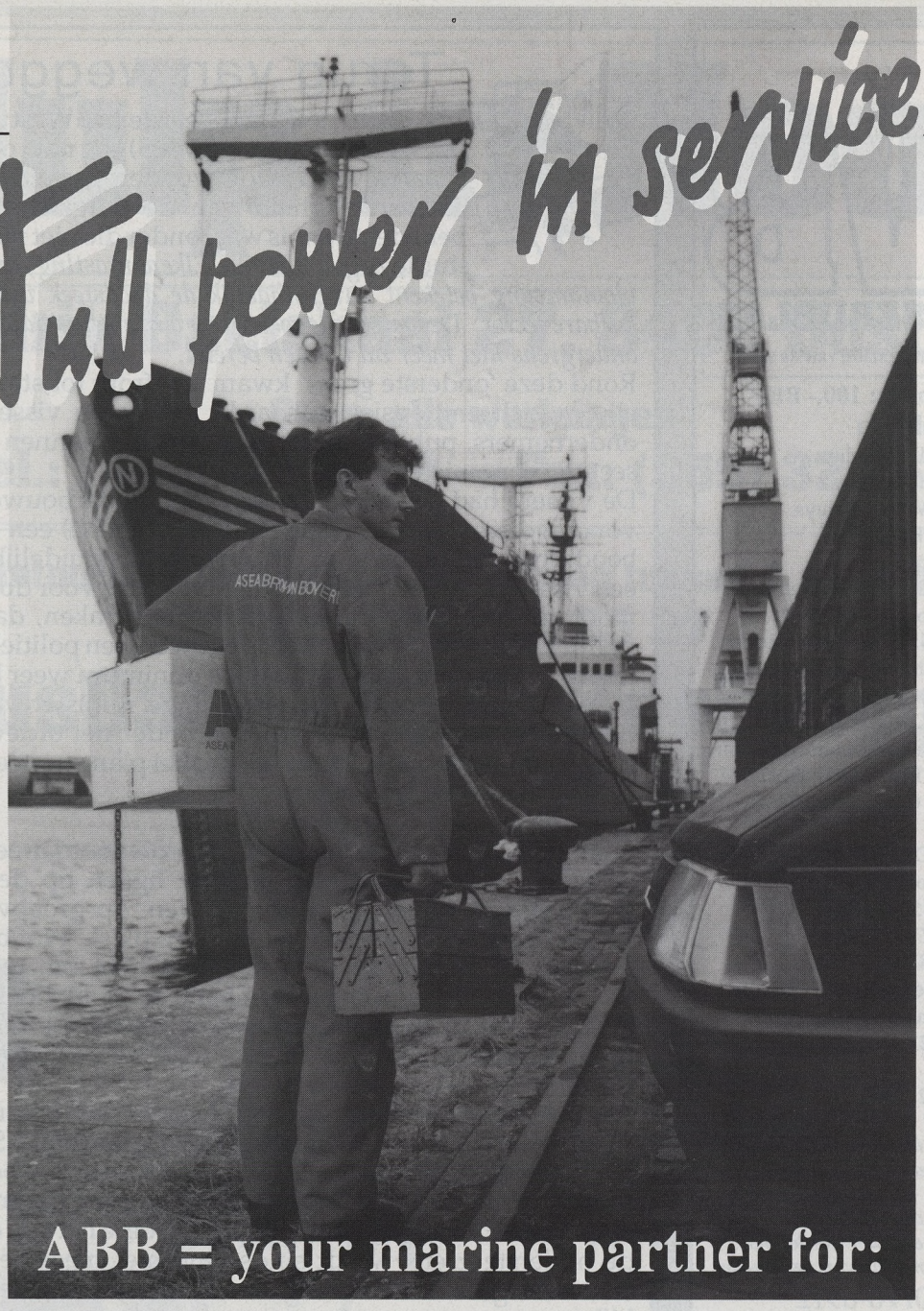
Toen de bovenvermelde studie gemaakt werd waren er nog 182 Vlaamse vissersvaartuigen en het was voor de WES duidelijk dat de onderste grens toen al binnenkort niet meer zou bereikt worden. Inmiddels zijn er nog hoogstens 150 Vlaamse vissersvaartuigen... op papier. En alleen maar op papier! Hoe je het ook draait of keert: de onderste grens wordt sinds lang niet meer bereikt. Je hebt trouwens geen studie nodig om dat te zien, je moet maar rond je kijken.

Het wordt tijd om een balans te maken. Het verlaten van het ordewoord van de onderste grens is voor de visserij geen goeie zaak geweest. Dat zeggen wij niet, dat zeggen de feiten! Wie dacht dat de vermindering van het aantal vaartuigen het bemanningsprobleem zou oplossen, heeft verkeerd gedacht. Het tegendeel is waar. Hoe minder schepen er zijn, hoe minder interesse er is om naar de visserijschool te trekken! Wie dacht dat de vermindering van het aantal vaartuigen het quotaprobleem zou oplossen, heeft verkeerd gedacht. Het tegendeel is waar. Hoe minder schepen er resten, hoe gemakkelijker het voor de EU wordt om de Vlaamse vloot nòg minder quota toe te kennen.

Sinds kort is er een kentering zichtbaar. Het ordewoord van de onderste grens steekt weer de kop op. Overal haalt men het mapje van onder het stof. Er is maar één minimum vitalis, zo stelt men weer, en de Vlaamse vloot kan dus niet verder afgebouwd worden. Helaas is dat intussen onvoldoende geworden. Het heeft geen zin om ons tevreden te stellen met de huidige situatie. De Vlaamse visserij is in de afgrond getuimeld. We kunnen daar blijven zitten en wegkwijnen. Of we kunnen uit het ravijn klimmen.

De visserij moet nu vragende partij worden: méér vissersvaartuigen!

Flor Vandekerckhove



Turbochargers

Exchange basis deliveries	**Repair jobs**
Spare parts	**Examination and quotation**
Overhauls	**Revamping**

24h/24 - 7 days/7

Alycad - Antwerpen

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

Noorderlaan 81, B-2030 Antwerpen, Belgium
Tel.: 32 3 541 71 40 . Fax: 32 3 542 30 36 . Telex: 31 646

ABB
ASEA BROWN BOVERI

Onderzoek naar fraude met scheepsbouwsubsidies

IN OPDRACHT VAN het Hoog Comité van Toezicht opende het parket van Brugge enige tijd geleden een onderzoek naar mogelijk gesjoemel bij de bouw en verbouwing van vissersvaartuigen. De Bijzondere Belastingsinspectie (BBI) speurt in de dossiers naar mogelijke belastingontduiking.
Op verschillende plaatsen in Zeebrugge en Oostende werden huiszoekingen vericht in kantoren van rederijen, scheepswerven en beroepsverenigingen. Ook het kantoor van een juridisch adviseur van rederijen werd hierin betrokken. In een aantal gevallen namen het parket en de BBI boekhoudingen en andere documenten in beslag en werden een onbekend aantal personen voor ondervraging opgepakt. Aanhoudingen werden niet verricht.

Ondertussen hebben een aantal mensen wel bevestigd dat zij de gerechtelijke instanties over de vloer kregen. Reder Bart Schiltz bekende dat hij zowel als zaakvoerder van De Kaper Rederij BVBA en als voorzitter van de Rederscentrale in deze zaak gehoord werd.

Het onderzoek spitst zich toe op mogelijke fraude bij de toekenning van zowel Belgische als Europese subsidies. Er bestaat een ernstig vermoeden dat de kostprijs voor de nieuwbouw en verbouwing van vissersvaartuigen kunstmatig werd opgedreven om het maximum aan subsidiegeld te kunnen opstrijken. In verband met de omvang van de mogelijke fraude worden bedragen van 280 tot 300 miljoen frank naar voren geschoven. Prokureur des Konings Berkvens kan dat cijfer bevestigen noch ontkennen. Het onderzoek is pas enkele maanden geleden geopend en in de huidige stand van zaken kan en mag de magistraat hierover geen uitspraken doen.
Het onderzoek concentreert zich in Zeebrugge, waar de voorbije vijf jaar 13 van de 16 nieuwe Vlaamse vaartuigen van stapel liepen. In ons vorig nummer brachten wij een opsomming van de nieuwste vaartuigen naar aanleiding van de tewaterlating van de Z.45 *Stephanie*. Van de 16 nieuwe Vlaamse vaartuigen werden er 9 bij De Graeve, 4 door de Zeebrugse Scheepwerven NV, 1 door Idp in Oostende en 2 in Nederland gebouwd. In een aantal van deze en wellicht ook van oudere bouwdossiers zou met fictieve facturen gewerkt zijn om hogere kapitaalpremies op te strijken, zo vermoeden althans de controleurs. De gerechtelijke instanties zoeken nu naar de techniek die daarbij eventueel toegepast werd en waardoor reder en/of scheepsbouwer mogelijks onrechtmatig gebruik maakten van mogelijkheden om overheidssteun te krijgen.
De totale overheidssteun bij nieuwbouw van vissersvaartuigen kan maximaal 40 procent bedragen voor een geplafonneerde kostprijs.
Het optreden van de BBI staat wellicht onrechtstreeks in verband met het onderzoek van het parket en het Hoog Comité van Toezicht. In de praktijk geraakt de BBI vrij snel op de hoogte van een gerechtelijk onderzoek en kan quasi tegelijkertijd een fiscaal onderzoek openen.

Bart Schiltz: 'Absurd onderzoek'

In de krant Het Nieuwblad van 15 juni stond in een artikel over het onderzoek de volgende reactie van Bart Schiltz te lezen: 'De voorzitter betreurt dat hij zijn tijd moet verliezen aan "absurde" onderzoeken. "De Rederscentrale stelt alles in het werk om de visserijsector er weer bovenop te helpen. Wij zijn ook bereid aan elk onderzoek ten volle mee te werken. Dit onderzoek is echter nergens op gebaseerd (...) Ik kan niets anders dan besluiten dat de klachten afkomstig zijn van mensen die de sector geen goed hart toedragen'.

quintiens
n.v.
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

INSTALLATIE
HERSTELLING
ONDERHOUD
SCHAKELBORDEN
PLC-STURINGEN
HERWIKKELEN EL. MOTOREN
GROOTHANDEL
'day and night service'
Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge
AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR

Laatste overblijfselen van Seghers en APS verkocht

Na de stopzetting van de activiteiten van de Oostendse scheepswerven NV Seghers — in april 1992 in vrijwillige vereffening gegaan — nam *Antwerpen Ponjaert Shipyard NV* (A.P.S.) de werf in februari 1993 over. De bouw van vaartuigen voor de Kaapverdische Eilanden zou de zieltogende scheepsbouw in de Oostendse haven een nieuw elan bezorgen, zo beloofde de inmiddels beruchte zakenman, de Blankenbergenaar Jean-Pierre Ponjaert (ex-Perfecta Zeebrugge). Aanvankelijk gebeurde dit onder de vleugels van de Brusselse onderneming NV Doucelec (failliet op 4 januari 1994) omdat A.P.S. pas op 19 augustus 1992 werd opgericht. Op 1 maart 1993 gingen de werknemers aan de slag. Het eerste sociaal conflict wegens het niet uitbetalen van lonen liet niet lang op zich wachten. In april liet een deurwaarder reeds een gedeelte van de inboedel van A.P.S. gerechtelijk verkopen om schuldeisers te voldoen. Na juridische procedures op verschillende fronten verklaarde de rechtbank van koophandel de scheepswerf op 4 juli 1994 failliet. De werknemers hadden er op dat ogenblik een historische staking van 269 dagen opzitten. Ponjaert vertrok uit Oostende en startte in Blankenberge de immobiliënvennootschap All-Invest NV. Er was nog even hoop dat er een overnemer zou gevonden worden voor de werf. Ostend Ship Yards (Freddy Maes, Paul Dhondt en Norbert Hennaert) en de NV Ostend Shiprepair & Boat Sails (immobiliënmakelaar Peter Adams en Jean-Pierre Rooms van Internautic) waren kandidaat. Vastgoedmakelaar Adams deed het hoogste bod van 3,9 miljoen, meer uit speculatief oogpunt en zeker niet om er ooit nog schepen te bouwen. De toewijzing lokte nieuwe procedures uit en werd uiteindelijk opgeschort. De curatoren gingen vorige week over tot de openbare verkoop van alles was in de gebouwen nog aanwezig is. De resterende inboedel werd verdeeld over 595 loten bestaande uit machines, heftuigen, onderdelen en wisselstukken, kasten en een hoop dossiers met scheepsbouwplannen, bestekken en dokumentatie uit het tijdperk Seghers. Een zestigtal belangstellenden woonden de veiling bij. De opbrengst werd op enkele miljoenen geraamd.

Op de foto een lot dossiers met rekeningen en bestekken. Op de achtergrond ex-scheepsbouwer Jean Seghers, Mathieu De Vestele van Idp, reder Norbert Hennaert en gewezen tekenaar van de werf Gaby Casier. (gw)

Volgende maand definitieve toewijzing Polyship-casco

Na uitoefening van het recht op hoger bod werd de prijs voor het SES-casco voor de Alexandros en onderdelen voor de opbouw en uitrusting van het passagiersschip op 290.000 frank gebracht. De definitieve toewijzing gebeurt op de tweede zitdag, voorzien op zaterdag 3 augustus om 11 uur aan de poort van de scheepswerf Béliard-Polyship in Oostende. Verwacht wordt dat er op de laatste zitdag een pak meer zal worden geboden. Niet zozeer voor de 32,6 meter lange romp in versterkt polyester, maar vooral voor de bijhorigheden. De twee Deutz-waterjets van 2.285 pk (kostprijs zes miljoen per stuk), de Kamewa-pompen, alle zetels en ander materiaal zijn op zich reeds vele miljoenen waard.

Het casco maakt echter geen deel uit van de inboedel van de op 24 februari 1994 failliet verklaarde scheepswerf, maar is eigendom van de opdrachtgever Sea Flight International II NV (kapitaal 72.000.000 frank, waarvan 24 miljoen ingebracht door Gimvindus). De verkoop zou gevorderd zijn door Gimvindus die een deel van het ingebrachte kapitaal wil recupereren. De vennootschap werd opgericht op 25 maart 1993 door Willy De Munck, Etienne De Winter, Michail Teocharis (Advanced Technology Cruises Ltd, Griekenland) met het oog op de bouw van een tweede SES-schip dat evenwel nooit afgewerkt geraakte. (gw)

NAAR DE KLOTEN

Theatermonoloog
rond de ijslandvisserij
uitgevoerd door
'Duc' Duquennoy
14 augustus 21 uur
Binnenplein
Visserijmuseum
Oostduinkerke
Gratis toegang

Maribel: ook voor visserij

DE FEDERALE REGERING heeft de Maribeloperatie een nieuwe impuls gegeven. Deze veelbesproken maatregel voorziet een vermindering van de patronale RSZ-bijdragen voor Belgische bedrijven die het vooral van de export moeten hebben.

Op vrijdag 14 juni bereikte de regering een akkoord over de herziening van de patronale RSZ-vermindering, bekend onder de naam 'verhoogde Maribel'. Voor ondernemingen met minder dan 20 arbeiders gaat het om een forfetaire RSZ-aftrek van 37.200 frank per jaar en per arbeider voor de eerste vijf handarbeiders en van 33.748 frank per jaar voor de andere handarbeiders.

Tot nu toe kon de visserij niet genieten van deze verhoogde Maribel. Voor de visserij geldt immers reeds een andere maatregel: in plaats van de patronale RSZ te betalen op het wekelijkse loon, wordt er voor elke vaartdag RSZ betaald op een forfetair loon dat duidelijk lager ligt dan het werkelijke loon. Op die manier wordt de RSZ-kost van de reder al aanzienlijk beperkt. Vergeleken met wat een gewone werkgever aan RSZ betaalt voor een gemiddelde arbeider ligt de bijdrage in de visserij immers minstens 30% lager.

Daar bovenop wordt nu voorzien dat de visserij ook van de 'verhoogde Maribel' zal kunnen genieten. Dit betekent concreet dat de huidige patronale RSZ-kost voor een gemiddeld vissersvaartuig met vijf bemanningsleden en dat gemiddeld 20 dagen per maand vaart, met ongeveer 20% verlaagd wordt. Voor de hele visserij gaat het over een totale RSZ-vermindering van 18 miljoen per jaar.

Deze maatregel, die evenwel nog door de Europese Commissie moet goedgekeurd worden, moet toelaten de concurrentiepositie van de Belgische zeevisserij te verbeteren, zonder dat er aan het statuut en het inkomen van de zeevissers geraakt wordt. (jv)

Cadeau: 186.000 frank

Een vissersvaartuig met 5 bemanningsleden, waaronder een scheepsleerjongen, vaart in één jaar gemiddeld 240 dagen. In de normale RSZ-berekening dient in de visserij voor elke vaartdag RSZ betaald te worden op een fictief forfetair dagloon. Dat bedraagt 2.246 frank voor een gewoon bemanningslid en 1.121 frank voor een scheepsleerjongen.

De berekening ziet er dan als volgt uit:
4 x 2.246,- x 240 x 0,3924 = 846.077,-
1 x 1.121,- x 240 x 0,3924 = 105.571,-
Totaal verschuldigde RSZ = 951.648,-

Vermindering door toepassing van de 'verhoogde Maribel'maatregel: 5 x 37.200,- = 186.000 frank.

Blijft te betalen aan patronale RSZ: 765.648,- zijnde 80% van wat nu moet betaald worden. Dank zij de toepassing van de Maribel-vermindering voor de zeevisserij wordt de patronale RSZ-kost dus met ongeveer 20% verminderd.

Renaud steeds bereikbaar: semafoon 07/32 99 57 1

Scheepsdiesel
RENAUD
BVBA Vantorre- Devinck
snelle service & voordelige tarieven
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende
Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

- leidingwerk
- Slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- steeds! bereikbaar per semafoon: 07/32 99 57 1

Onderzoeksraad voor de zeevaart

ZELDEN BRENGEN WIJ in deze rubriek verslag uit van nog hangende zaken. Deze rubriek beperkt zich immers tot de *uitspraken* van de Raad. Maar soms gebeurt daar ook nog iets anders dat uitzonderlijk, en dus het vermelden waard, is. Schipper Jan Ackx van de Z 63 'Thalassa' moest zich voor de onderzoeksraad komen verantwoorden omdat hij op 11 en op 15 december 1995 de haven van Blankenberge was binnen gelopen. Nu is er een reglement voor de kusthavens waarin vermeld wordt dat beroepsvissersvaartuigen de haven van Blankenberge normaliter niet mogen aandoen. De schipper was daar evenwel niet van op de hoogte (en met hem waarschijnlijk vele andere, want Blankenberge is nu eensmaal geen vissersbestemming meer).

Uit het onderzoek bleek verder dat schipper Ackx een speciale toelating nodig heeft om met slechts drie bemanningsleden zee te kiezen. Daarin wordt voorzien dat het vaartuig na maximaal 48 uur terug in een haven moet zijn. bedoeling van het reglement is uiteraard dat de bemanning de nodige rust zou krijgen. Naar de letter Ackx voert Ackx echter uit wat van hem gevraagd wordt: hij loopt een haven binnen... die hij evenwel onmiddellijk weer verlaat. Nergens staat immers geschreven hoe lang het vaartuig dan binnengaats moet blijven. Uitspraak volgt.

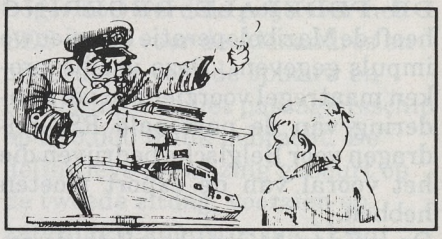
Verkeersscheidingsstelsel

* De Z 98 'Op Hoop van Zegen' werd op 6 januari '94 door de Franse overheid in overtreding genomen toen het tegen de verkeersstroom van het verkeersscheidingsstelsel in voer. Omdat de betrokken schipper, Leon Compernolle, reeds zes maal voor gelijkaardige feiten veroordeeld werd, was zijn straf nu bijzonder zwaar. Hij werd door de Raad voor 45 dagen geschorst.

* Neen, dan kwam schipper Danny Pieters er beter van af. Hij voerde het bevel over de O 316 'Aegir' toen het vaartuig halverwege december 1994 door de Britse overheid voor gelijkaardige feiten in overtreding genomen werd. Hij voerde economische redenen aan om in de fout te gaan en kreeg slechts twee dagen schorsing.

* Drie dagen kreeg schipper Maurice Coussaert aangewreven voor identieke feiten. De Britten hadden nota van zijn onwettelijk maneuver genomen toen hij schipper was op de N 720 'André - Jeanine'.

* Acht dagen schorsing werden in het boekje geschreven van schipper Johny Steyaert die op 24 januari '95 met de O 89 'Sandra' tegen de algemene verkeersstroom invoer in de SW-lane. De Nederlandse kustwacht zag het allemaal



gebeuren en slingerde Steyaert de bon op.

Afwezig

* Matroos André Van De Velde wilde nog even telefoneren vooraleer de N 36 'Donia' op 1 maart 1995 het zeegat zou kiezen. Hij liep de kaai op... en kwam vervolgens niet meer terug. Gevolg: een dag visverlet voor schip en bemanning.

Alhoewel Van De Velde zegde goede redenen te hebben voor zijn 'vlucht', schorste de Raad hem toch voor 28 dagen. Daarbij speelde mee dat hij al eens eerder voor gelijkaardige feiten veroordeeld werd.

* In het holst van de nacht verdween lichtmatroos Vandierendonck van de 0 518 'La Farouche', toen dat vaartuig in de Ierse haven van Dunmore lag te schuilen voor slecht weer. Volgens eigen zeggen deed hij dat omdat hij melding gekregen had dat zijn kind ziek was. De Raad had hier geen oren naar. Vandierendonck verdween zonder iets te zeggen of te vragen aan zijn schipper en daar staat een tarief op: zeven dagen schorsing.

Robert Coelus

Smederij
Jules St. Martin
Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen
Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23
Zetel: schelpenlaan 12, Bredene. Tel.: 059/32 17 69

Sanering Europese visserijvloot stuit op heftig verzet

Landbouwminister Karel Pinxten:

'Belgische visserij mag geen folklore worden'

DE EUROPESE PLANNEN om de vissersvloten de komende zes jaar fors te saneren is in de Visserij-raad op heftig verzet gestuit. Zowel minister Pinxten als zijn Nederlandse collega Van Aartsen wijzen een verdere inkrimping radicaal af. Pinxten vreest dat verdere afbouw de sector onleefbaar zal maken. Jozias van Aartsen stelt zich rebelser op: 'Ik ga een rendabele vissersvloot niet slopen en ik verwacht ook niet dat de Europese Commissie mij daartoe zal dwingen', luidde de commentaar van onze noorderbuur. Ook andere seinen wijzen erop dat Nederland de vlootinkrimping naast zich neerlegt (zie ook het artikel elders in dit blad: *Nederland legt MOP naast zich neer*).

DE VISSERIJRAAD VAN 10 juni in Luxemburg was belangrijk omdat de krachtlijnen van het *Meerjarig Oriëntatieplan IV* (MOP) op de agenda stonden. Het Commissievoorstel was gebaseerd op het *Rapport Lassen* dat adviseert om de vangst van kabeljauw en schelvis met 40 procent te reduceren terwijl de vangst van schol en tong met 33 procent zou moeten afnemen. De Europese Commissie (vder EC) is van oordeel dat de visserijinspanning (trapsgewijs) moet afnemen. Enkel dan zal in de toekomst een rendabele visserij mogelijk zijn. Rekening houdend met de toestand van de bestanden kan volgend onderscheid worden gemaakt:
- voor bestanden in zeer slechte toestand dienen inmiddellijk radicale maatregelen genomen (min 50 procent voor zalm);
- voor overbeviste bestanden moeten maatregelen leiden tot een betere uitbating;
- de bestanden die nog geen probleem vormen moeten nauwlettend gevolgd worden om een verslechtering te voorkomen.

Essentieel is dat de EC vangstcapaciteit wil afbouwen. De Belg *Pinxten* argumenteert daartegen dat zijn land de verplichting van de vorige oriëntatieprogramma's strikt heeft nageleefd en dat het probleem van de overbevissing zeker niet de schuld van de Vlamingen is. Hij benadrukte verder dat een verdere afbouw van de Belgische vloot absoluut onaanvaardbaar is en zal leiden tot het verdwijnen van de hele sector. De gevolgen van het gevoerde beleid hebben de visserij hier overigens al zwaar aangetast, aldus Karel Pinxten: *de IJslandvisserij verdween; het aantal scheepswerven viel terug van 5 op 2; het aantal herstelbedrijven is drastisch gekrompen; het aantal scheepsjongens is gereduceerd tot 24 begin '95 (tot voor vier jaar waren er ongeveer honderd), niettegenstaande de bezoldiging voor de scheepsjongens verbeterde; de drie vismijnen verkeren in ernstige moeilijkheden als gevolg van de slinkende aanvoer. Visverwerkende bedrijven bevoorraden zich meer en meer met invoerprodukten, waardoor de prijsvorming in de vismijnen onstabiel wordt.*

Pinxten wil niet dat de Belgische visserij tot folklore herleid wordt en dringt daarom bij de EC aan om de uitzonderingsclausule van MOP III te behouden. De clausule erkent dat een minimumcapaciteit nodig is (de zgn. *ondergrens*) om de visserij economisch leefbaar te houden. Dit levensvatbaar minimum werd voor België vastgelegd op 67.858 kW (92.262 pk) en 20.914 brt.

Ook de Britse en Ierse ministers — twee landen die net als Nederland de afspraken over de vlootsanering niet te nauw namen — reageerden verontwaardigd op de voorstellen van de EC. De Britse minister voor visserijzaken, *Tony Baldry*, wil niet over het Commissievoorstel praten indien er geen oplossing komt voor de *quotahopping*. Londen verwijt vooral de Spanjaarden en Nederlanders dat ze vaartuigen laten registreren in Groot-Brittannië. *'Zij eigenen zich op die manier twintig procent van de Britse quota toe, vis die niet in Britse havens wordt aangeland. De Britse regering eist dat aan deze praktijk een einde komt'*, reageerde *Baldry*. Quotahopping is niet verboden door de Europese wetgeving maar volgens de Britse premier *Major* in strijd met de geest van het Europees visserijbeleid.

Ook Spaanse, Portugese en Deense vertegenwoordigers hebben hun bedenkingen bij het nieuwe voorstel. De EC hoopt evenwel in de herfst van dit jaar een algemeen akkoord te bereiken over de verdere vermindering van de vangstcapaciteit.

Haring

De haringvisserij vormt een apart probleem. Volgens de EC is vorig jaar 100.000 ton haring illegaal gevangen. Daardoor is de haringstand totaal in de verdrukking geraakt. Zonder maatregelen zou de haringvisserij in 1997 helemaal moeten verboden worden. Op het eerste gezicht niet zo erg voor ons als voor Nederland. Onze haring (nu nog 7.790 ton, waarvan reeds 6.300 geruild met Nederland tegen 315 ton tong in de Golf van Biscaje) is echter belangrijk in de ruilakkoorden. Zonder haringquotum verliezen we dus andere vis. Om een haringstop te voorkomen overweegt de EC nog dit jaar een noodmaatregel die in Nederland hard zal aankomen. Dat kan betekenen dat het Nederlandse haringquotum van 64.880 ton wordt teruggeschroefd tot minder dan 40.000 ton (- 40%). De EC zal voorstellen indienen om de haring-TAC (*total allowed catch*) in de Noordzee te halveren. Als de lidstaten blijven dwarsliggen kunnen er ook eenzijdige noodmaatregelen komen. De EC is bij ernstige verstoring van de visbestanden gemachtigd met onmiddellijke ingang en voor de duur van maximaal zes maanden de passende maatregelen uit te vaardigen. Voor Nederland zou zo'n maatregel zeer slecht vallen. Het haringseizoen is pas gestart, terwijl in andere landen, met name in Denemarken, het haringquotum al is opgevist. (gw)

Aktiviteitenkalender voor vissers

JULI

1-31 *'Geschiedenis van de Belgische Marine'*, tentoonstelling in Nationaal scheepvaartmuseum te Antwerpen (tot 31.12.96)
4-6 *'Fish Ireland '96'* in Killybegs (Ierland)
6 7de *barbecue* in zeemanstehuis Godtschalk te Oostende. Volksfeest vanaf 14 uur, barbecue vanaf 17,30 uur.
6 *'Duynewake'* in Bredene
7 *'Zeewijding'* in Blankenberge
14 *'Zeewijding'* in Zeebrugge
18-20 *'Visserijdagen'* in Bruinisse (Nederland)
20-21 *'Vlootdagen'* op de Marinebasis in Zeebrugge

AUGUSTUS

'Geschiedenis van de Belgische Marine', zie hoger
1 *'Een vis uit het water praten'*, tentoonstelling over spreuken en gezegden ontleend aan de wereld van de visserij, geïllustreerd met tekeningen van cartoonist Nesten. Tot 31 december 1996 in het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke
9 Open *kampioenschap garnaalpellen* in Colijnsplaat (15 uur)
9-10 Preparatie *reuze garnaalcocktail* (recordpoging voor Guiness Book of Records) in Colijnsplaat Nederland
14 'Naar de Kloten', *theatermonoloog* rond de visserij, van Flor Vandekerckhove . Uitvoering Studio James Ensor. Binnenplein Visserijmuseum Oostduinkerke, 21 uur. Gratis toegang.
9-10 *'Visserijdagen'* in Colijnsplaat (Nederland)
10-11 *'Visserijdagen'* in Breskens (Nederland)
14-17 'Nor-Fishing '96', *visserijbeurs* in Trondheim (Noorw.)
15 *Zeewijdingsprocessie* in Heist
28-31 *'Visserijdagen'* in Harlingen (Nederland)

PATRIMONIUM

Mijnenveger wordt marinemuseum

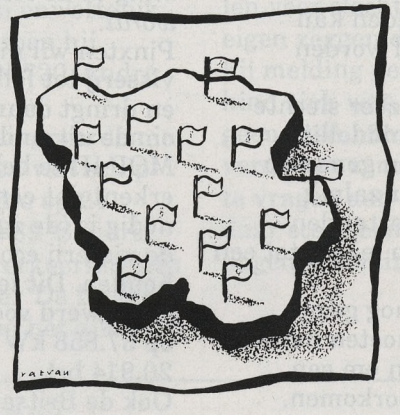
De mijnenveger M906 Breydel krijgt een bestemming als marinemuseum waarin het mijnenvegen ruim aan bod moet komen. De verbouwing gebeurt in Zeebrugge onder leiding van de vzw Leuvense Compagnie die de Breydel enkele maanden geleden verwierf.
De M906 is een hoogzeemijnenveger van 52,70 meter, in 1955 gebouwd in het Amerikaanse Tacoma. Washington gaf het in 1956 in bruikleen aan de Belgische Zeemacht. De M906 nam in 1987 nog deel aan de Golfoperatie. Drie jaar geleden werd het schip op non-actief geplaatst.
De Leuvense Compagnie komt met haar rondvaartboot De Moor van 15 juli tot 25 augustus naar Oostende om met een tentoonstelling over de Belgische Zeemacht promotie te voeren voor het museumproject. De voorzitter van de vzw, Herwig van de Voort, ziet wel iets in Oostende als toekomstige basis voor de gerestaureerde Breydel.

Mercator in Antwerpen

Het gewezen zeilopleidingsschip Mercator zal van 25 tot eind september in Antwerpen afmeren aan het Flandria-ponton ter hoogte van het Steenplein. Daarna vaart de barkentijn naar Brussel ter gelegenheid van het eeuwfeest van het kanaal naar Brussel. De Mercator zal van 4 tot 20 oktober te bezoeken zijn in de voorhaven van Brussel. Eind oktober keert het zeilschip terug naar zijn vaste ligplaats in Oostende.

O 129 op het droge?

Het Oostendse gemeenteraadslid Verleye stelde het schepencollege een schriftelijke vraag in verband met de uit de vaart genomen ijslandtreiler O 129 die door die stad als museumschip gereserveerd werd. Inmiddels blijft het schip aan de kaai liggen en grijpt het roest er wild om zich heen. Verleye stelt nu voor om het schip op het droge te brengen, het te schilderen en het op het plein tussen het Oostendse stadhuis en het Mercatordok te leggen. Bij het ter perse gaan was het antwoord van het stadsbestuur op deze vraag nog niet bekend.



Met meer dan 900 kantoren

over het hele land zijn we zeker niet ver bij u uit de buurt.

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?

BBL

Onderste grens?

Nederland legt MOP naast zich neer

DE EUROPESE UNIE (EU) eist al vele jaren dat haar lidstaten de overcapaciteit van de Europese visservloot drastisch wegwerken. Zij doet dit via de zogenaamde Meerjarige Oriëntatieplannen (MOP). Elk land krijgt daarin streefcijfers toegewezen en moet initiatieven ontwikkelen om de vlootomvang met die cijfers in overeenstemming te brengen.
Emma Bonino, de Commissaris die verantwoordelijk voor de visserij, heeft daarvan nu een tussentijdse balans opgemaakt. Zij deed dit naar aanleiding van het einde van MOP III — het derde vlootreductieplan van de Unie. Uit haar cijfers bleek dat sommige landen het MOP in de praktijk brengen, terwijl anderen nog heel ver van de streefcijfers af zitten. De EU kan dit niet langer toelaten, zo zegde Bonino. Haar uitspraak als zou de subsidiekraan dichtgedraaid worden voor lidstaten die niet voldoen aan het MOP (HVB IV 1996 p. 40) was daarbij niet onopgemerkt voorbijgegaan. Dat zij daarbij meer bepaald verwezen had naar de Nederlandse situatie heeft bij onze noorderburen veel stof doen opwaaien. Daar stelde men zich al de vraag: zal MOP IV de Nederlandse visserij decimeren?

DE WOORDEN VAN Bonino wogen dus zwaar in Nederland. In tegenstelling tot België is Nederland immers een echte visnatie. In de wereldtop-50 van de vis(serij)landen (HVB VI 1996 p. 42) staat Nederland stevig op de 32ste plaats, vlak voor Zuid-Afrika en ver voor de rest van de wereld. Over België wordt in die top-50 uiteraard niet eens gesproken.
Een waakzame Nederlandse regering vroeg en kreeg uitleg van Bonino. Waarom wees zij met een beschuldigend vingertje in de richting van Nederland? Bonino zalfde de wonden. De Nederlandse journalisten konden via de meest moderne communicatiemiddelen persoonlijke (maar dan wel visserij)vragen stellen aan de commissaris, die op een reuzescherm haar vriendelijkste gezicht opzette ten behoeve van de Nederlandse collega's. En de vissers? Ook zij kregen een persoonlijk woordje van de EU-commissaris.
In het Nederlandse visserijblad *Stuurboord* verscheen op 14 juni een 'open brief' van Emma Bonino waarmee zij ook aan de basis de plooien wil gladstrijken. *Het zal allemaal niet zo'n vaart lopen*, zo staat tussen de lijnen te lezen.
Dat er overal ter wereld en ook in de Unie een overcapaciteit aan vissersschepen is, daaraan bestaat volgens Bonino geen twijfel: *'Dit is het uitgangspunt... waarover iedereen het eens is, zowel de wetenschappers als de vissers zijn geraadpleegd tijdens 35 regionale hoorzittingen.'* Dus moet daar ook iets aan gedaan worden: de Europese vloot moet terugvallen op aanvaardbare getallen. Ook in Nederland? Jawel, maar: *'Wat de Nederlandse visserij betreft, herhaal ik (...) dat het voorstel van de Commissie voorziet dat reductie mogelijk wordt door een vangstcapaciteitsvermindering, dan wel door een reductie van de vistijd, dan wel door een combinatie van die twee factoren. In Nederland is dat mogelijk dank zij zeer goede beheersmaatregelen en een hoge rendabiliteit van de vloot. Daarom is Nederland een land dat zelf kan uitmaken op welke manier de visactiviteit kan worden teruggebracht...'* En het MOP dan? Ach, zegt Bonino: *'De vissers weten (...) beter dan wie ook wat de problemen en de oplossingen zijn.'*
De Nederlandse visserijvoorman Dick Langstraat had daar wel oren naar. Dat de EU-vloot te groot is, dat mag dan waar zijn, zo redeneert Langstraat, maar wat heeft Nederland daarmee te maken? Tijdens de Dag van de Nederlandse Visserij die op 8 juni te IJmuiden doorging minimaliseerde hij meteen de omvang van de Nederlandse vissersvloot: *'De zee leegvissen? Voor de Nederlandse visserij is dat niet aan de orde. Het is een verkeerd beeld. Toegegeven: we zijn modern, maar niet groot. Met onze aanvoer komen we in de Europese Unie niet verder dan een zesde plaats'*. Nederland blijkt eigenlijk een kleine visserijnatie zijn met een klein maar modern vlootje, zodat een vlootbeperking nauwelijks iets uithaalt. Langstraat: *'Bij herhaling hebben de Brusselse contacten mij verzekerd dat wanneer een land als Nederland zijn vloot rendabel weet te houden en binnen de vangstquota blijft, alternatieven voor het definitief schrappen van capaciteit in het nieuwe zogenaamde meerjarig oriëntatieplan aanvaardbaar zullen zijn. Met andere woorden: blijven de Biesheuvelgroepen (*) een succes, dan mag de Nederlandse vloot groter blijven dan volgens het meerjarig oriëntatieprogramma wordt aangegeven'*. (fv)

(*) De Nederlandse vissersvloot is voor het verdelen van de vangstquota ingedeeld in verschillende groepen: de Biesheuvelgroepen, zo genoemd naar de visserijminister onder wiens bewind de groepvorming indertijd gelanceerd werd.

Quotamaatregelen 3de kwartaal

De Dienst voor de Zeevisserij maakte de aanvullende quotamaatregelen voor het derde kwartaal bekend. In een begeleidend schrijven wordt daarbij meegedeeld dat de meeste van toepassing zijnde maatregelen tot 30 september 1996 onverkort aangehouden worden.

Vooraf dient verder opgemerkt te worden dat per kalender dag slechts uit één ices-gebied tong, kabeljauw en schol mag worden aangevoerd.

Schol

De scholvangst door *vissersvaartuigen van meer dan 300 pk* mag per zeereis in de **Noordzee** (waarbij ook telkens het Scheldeëstuarium moet gerekend worden) maximaal 1.000 kg (aanvoergewicht) vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis bedragen. Voor *vaartuigen tot en met 300 pk* mag in het hetzelfde gebied maximaal 500 kg vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen van die reis gevangen worden. In het **Kanaal** wordt de scholvangst voor *alle* vissersvaartuigen beperkt tot 500 kilo per vaartdag.

Kabeljauw

Boomkorvaartuigen mogen per zeereis slechts een beperkt aantal kg kabeljauw vangen. Voor de **Noordzee** is dat 1.200 kilo voor de *vaartuigen van meer dan 300 pk* en 600 kg voor de *vaartuigen van 300 pk en minder*. Voor de **Ices-gebieden VII, behalve VIIa** is dat 200 kg voor *vaartuigen van meer dan 300 pk* en 100 kg voor deze van *300 pk en minder*.

Tong

In **VIIa** mogen de vaartuigen van *alle categorieën* maximaal 750 kg tong (aanvoergewicht) aan boord hebben. Voor **VIId** wordt het onderscheid tussen de twee categorieën vaartuigen weer gemaakt. Daar geldt voor de grote vaartuigen (*meer dan 300 pk*) hoogstens 20 kg aanvoergewicht tong per vol uur aanwezigheid. Voor de kleinere (*300 pk en minder*) is dat 12 kilogram. Onderscheid tussen de categorieën vaartuigen wordt ook gemaakt in het gebied **VIIf,g**. Daar mogen de grote vaartuigen 800 kg tong per kalenderdag aan boord houden. Voor de kleine is dat 500 kg. Voor **VIIe** geldt geen onderscheid tussen de vaartuigen meer. *Alle* mogen daar maximaal 300 kg tong per kalenderdag aan boord hebben. Voor **VIIh,j,k** is dat 800 kg per kalenderdag en voor **VIIa,b** tenslotte is dat 1.200 kg. per kalenderdag.

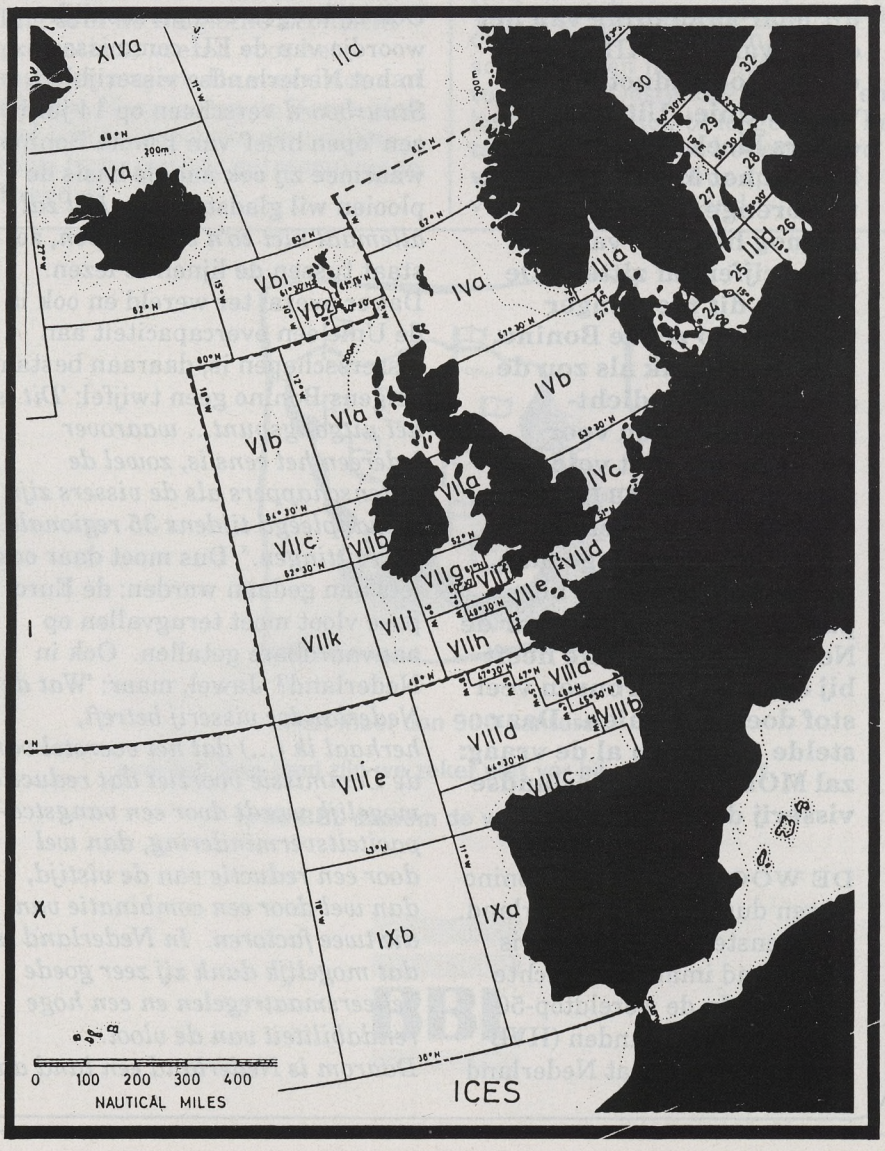
Noordzeetong

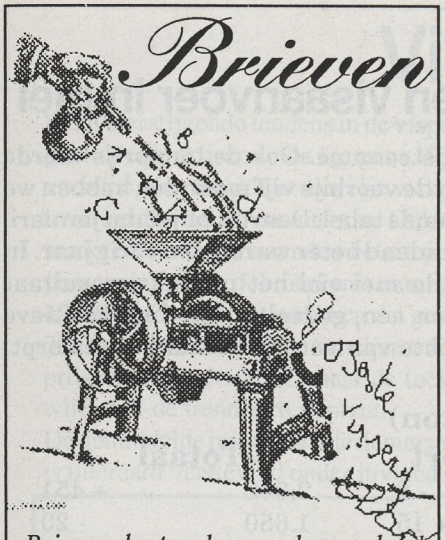
Voor vissersvaartuigen van *meer dan 300 pk* is het totale tongquotum in de **Noordzee** en het Scheldeëstuarium (Ices II en IV) voor heel 1996 beperkt tot 1.204 ton. Mocht dit quotum voor die einddatum opgevist zijn dan zal het voor die vissersvaartuigen verboden zijn nog tong aan te voeren uit die gebieden. Voorlopig mag dit wel nog, zij het met volgende beperkingen. Tot 30 september wordt een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 1.000 kg, vermeerderd met een hoeveelheid die gelijk is aan 5 kg (per pk) vermenigvuldigd met het motorvermogen van het vaartuig. De hoeveelheid tong wordt uitgedrukt in aanvoergewicht. Dit betekent bijvoorbeeld voor een vaartuig met een officieel vermogen van 1.000 pk: 1.000 kg + 1.000 pk x 5 kg/pk = 6.000 kg gedurende de periode vanaf 1 juli tot 30 september.

O.231 opnieuw in de vaart

Na een paar maanden opliggen is de O.231 St.-Carolus vorige dinsdag uitgevaren voor een proefvaart na plaatsing van een nieuwe motor. De rederij van Norbert Hennaert kreeg het even moeilijk toen het NMKN het kredietdossier voor onder meer de O.231 opzegde wegens achterstallige betalingen. De zware motorpech die de vervanging van de zescilinder noodzakelijk maakte was er blijkbaar te veel aan. Het heeft niet veel gescheeld — volgens Hennaert was het compromis reeds getekend — of de grote boomkortreiler was in Nederlandse handen gekomen. Uiteindelijk is er toch een oplossing voor de financiering van de nieuwe ABC-motor. De kosten voor het vervangen van een dergelijke motor mogen op vijftien miljoen worden geraamd.

Intussen is het vaartuig wel weken aan de kant gebleven zonder iets op te brengen. In juni werd de nieuwe achtcilinder geplaatst. Dinsdag 2 juli kon de O.231 voor het eerst weer uitvaren.





Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3).
Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.
De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

TV-mis

Welke HVB-lezer kan mij de datum geven waarop de BRT een rechtstreeks verslag uitzond van een vissersstoet (of garnaalfeest). Naar ik me meen te herinneren had deze uitzending plaats op een zaterdag plaats. Verder meen ik me te herinneren dat de BRT enkele jaren geleden een vissersmis uitzond. Kan ik van iemand een copie krijgen van de video daarvan? Ook copies van andere TV-erediensten en zeewijdingen interesseren me erg. Een adres waar ik me desgevallend voor meer informatie hierover kan wenden is natuurlijk ook welkom. Wie me verder kan helpen, schrijft naar:

André Vanneste
Postbus 69
9600 Ronse

RNMDSF: wel degelijk 100 jaar

Graag had ik gereageerd op het briefje van Jef Klausing dat afgedrukt werd in HVB VI, 1996 p. 13. Wie het artikel terzake in HVB aandachtig leest zal zien dat er inderdaad meer dan een eeuw geleden al 'missions' in Groot-Brittannië aan het werk waren. Het artikel (HVB V 1996 p. 33) zegt dat ook met zoveel woorden. In het krantenartikel uit 1887 dat door Jef Klausing aangehaald wordt, is er dus sprake van zo'n soort 'mission', nl. *een* mission to seep sea fishermen: *een* organisatie ten behoeve van de diepzeevissers.
Nu, er zal wel niemand van wakker liggen, maar ik wil de lezers toch gerust stellen. *The* Royal National Mission to Deep Sea Fishermen bestaat in de huidige vorm en onder de huidige naam wel degelijk exact 100 jaar. De RNMDSF mag dan al de publiciteit rond dat eeuwfeest schuwen, anderen zetten de organisatie dit jaar speciaal in het zonnetje. Het Britse weekblad Fishing News drukte voor de gelegenheid praktisch maandelijks een bijdrage af over deze organisatie. In Groot-Brittannië staan verder ook vele festivals en vlaggetjesdagen in het teken van dat honderdjarig bestaan van The Mission. (o.a. Mallaig en Scrabster op 1/2 juni, Lowestoft op 22/23 juni, Frasersburgh en Grimsby op 27 juli, Peterhead op 17 juli...)

D. Pots, Bredene

Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

Voor de handelaar die staat op kwaliteit en daar een redelijke prijs voor over heeft

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters

Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloond wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf
Colijnsplaat

Tel 00 31 11369 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 11369 5229

Aanvoer en besomming januari-mei

Betere visprijzen compenseren teruggevallen visaanvoer in mei

Na vijf maanden ligt de aanvoer en besomming in eigen havens nog steeds een stuk hoger dan vorig jaar. Ten opzichte van het eerste kwartaal is het verschil echter kleiner geworden. De aanlandingen in mei lagen 450 ton (- 26 %) lager dan vorig jaar. Vooral de scholaanvoer viel sterk terug (- 43 %). Betere prijzen zorgden ervoor dat de besomming slechts drie miljoen lager uitviel. Zo werd het negatieve aanvoereffect van schol gehalveerd door een flinke prijstoename. Ook de tongprijs veerde op. De toestand van de voorbije vijf maanden hebben we samengevat in volgende tabel. Daaruit blijkt dat januari, maart en april beduidend beter waren dan vorig jaar. In februari en vooral in mei viel het produktieresultaat lager uit, waardoor een gedeelte van het positieve resultaat ten opzichte van vorig jaar werd opgeslorpt.

Aanvoergewicht januari-mei (in ton)

	Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Totaal	
JAN	877	+ 233	1.363	+ 226	62	- 8	2.302	+ 451
FEB	583	+ 15	1.016	- 50	51	+ 15	1.650	- 20
MAA	800	+ 133	1.213	+ 184	91	+ 38	2.104	+ 355
APR	664	+ 124	975	+ 94	81	+ 5	1.720	+ 223
MEI	424	- 173	792	- 272	63	- 5	1.279	- 450
TOT	3.348	+ 332	5.359	+ 182	348	+ 45	9.056	+ 559
		+ 11 %		**+ 3.5 %**		**+ 14.9 %**		**+ 6.6 %**

Besomming januari-april (in miljoen frank)

	Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Totaal	
JAN	80	+18	133	+ 20	6	=	219	+ 38
FEB	56	+ 3	110	- 7	6	+ 1	172	- 3
MAA	80	+ 8	135	+ 27	10	+ 2	225	+ 37
APR	78	+ 16	129	+ 19	14	+ 3	221	+ 38
MEI	55	- 8	106	- 5	9	-1	171	- 3
TOT	349	+ 37	613	+ 54	45	+ 5	1.010	+ 107
		+ 18 %		**+ 13 %**		**+ 20 %**		**+ 15 %**

Naar gemiddelde scholprijs van 80 frank?

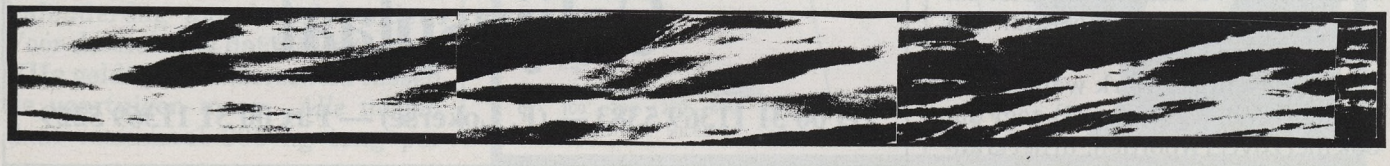
De grootste scholsortering zit reeds boven 80 frank. Volgt de rest? In elk geval heeft ook de scholprijs in mei een opwaartse beweging gemaakt waardoor de gemiddelde prijs naar 79 frank klom. Voor prijzen van meer dan 80 frank moeten we vijf jaar teruggaan, tot in mei, juni en augustus 1991 zoals in de tabel af te lezen. De verschillende scholcategorieën hebben in mei een flinke inhaalbeweging opzitten ten opzichte van mei vorig jaar. De prijsverbetering kan de minderaanvoer wellicht in grote mate compenseren. (gw)

Prijsvergelijking per grootteklasse:

	MEI '95	MEI '96	
Klasse 1	68 fr./kg	89 fr./kg	+ 30 %
Klasse 2	61 fr./kg	84 fr./kg	+ 38 %
Klasse 3	56 fr./kg	79 fr./kg	+ 41 %
Klasse 4	52 fr./kg	74 fr./kg	+ 44 %
Gem.	57 fr./kg	79 fr./kg	+ 38 %

OVERZICHT GEMIDDELDE SCHOLPRIJS PER MAAND

	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
JAN	37	49	35	48	37	49	42	41	55	44	49	49	53	49
FEB	35	32	31	31	31	53	40	44	51	43	36	50	46	49
MAA	35	31	39	34	42	52	44	46	65	57	53	58	54	53
APR	40	41	48	44	47	44	41	45	76	60	64	58	61	72
MEI	44	41	47	44	49	52	42	50	88	64	62	64	57	79
JUN	44	45	50	44	59	51	50	58	90	65	65	74	65	00
JUL	43	43	46	41	56	49	46	52	74	54	64	66	59	00
AUG	43	44	51	46	55	44	50	53	83	55	55	61	64	00
SEP	52	47	46	48	62	50	53	64	79	56	62	64	59	00
OKT	48	50	47	45	63	46	45	56	65	49	52	61	60	00
NOV	53	52	51	52	67	50	46	67	67	61	60	59	60	00
DEC	51	44	42	45	62	54	43	66	53	49	62	57	54	00
JR	**44**	**44**	**44**	**43**	**52**	**50**	**45**	**53**	**68**	**53**	**56**	**59**	**57**	**00**



Visprijzen in de lift

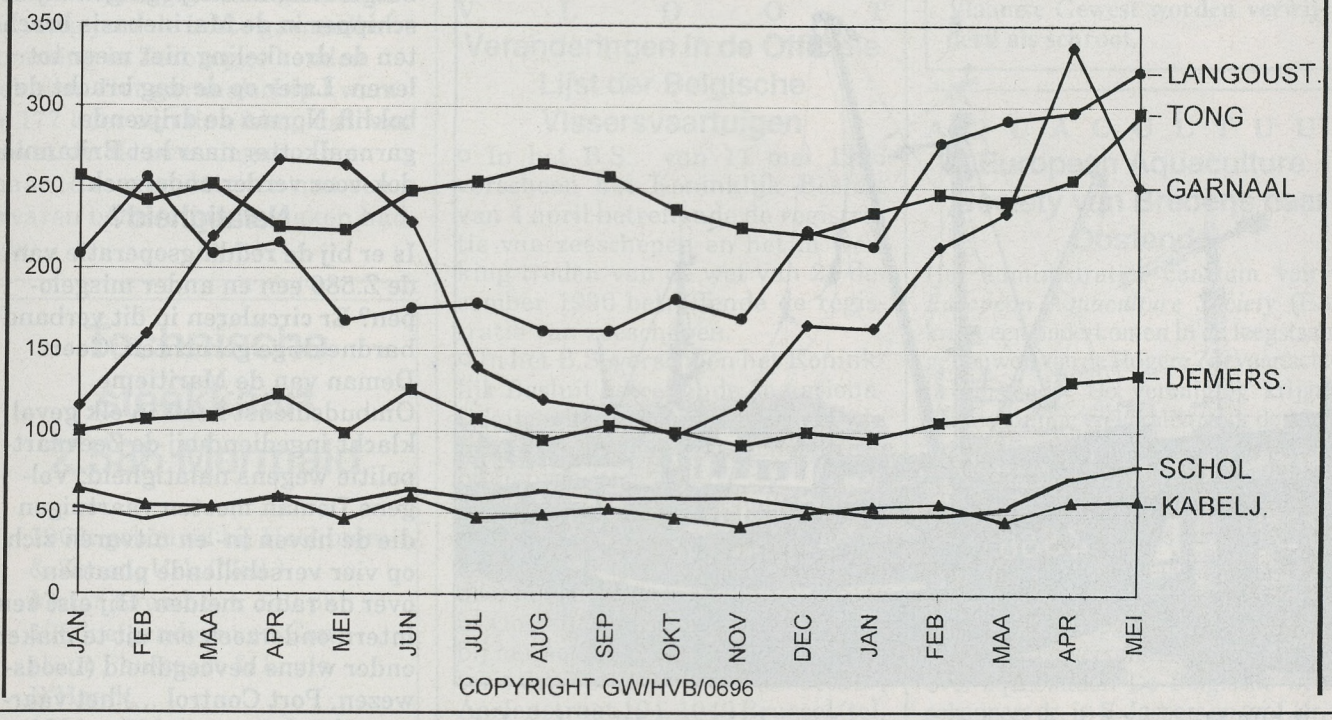
Er zit een stijgende tendens in de visprijzen. Op basis van de gemiddelde prijzen sinds 1 januari 1995 lijkt het prijsherstel voor tong ingeluid. De voorbije weken houdt die positieve trend op de markt trouwens aan. Ook voor schol betaalde de markt de voorbije maanden betere prijzen. De gemiddelde prijs voor januari, februari en maart bedroeg respektievelijk 49, 49 en 53 frank. In april liep dat gemiddelde op van 72 tot 79 frank voor mei. Voor kabeljauw lijkt eveneens een licht prijsherstel in de maak, maar de toekomst zal moeten uitwijzen of de trend zich doorzet.

De gemiddelde prijs voor alle demersale soorten (bodemvis) is uiteraard verstevigd onder invloed van de prijsstijgingen voor de belangrijkste soorten, te weten schol en tong.

Ook de cyclische garnaalprijs doet het goed. Na vijf maanden staat de prijs sterker dan vorig jaar met een piek van 337 frank in de maand april. De gemiddelde garnaalprijs januari-mei 1995 lag op 189 tegenover 232 frank voor de eerste vijf maanden van dit jaar.

Tenslotte hebben we ook de prijs van de langoustines opgenomen in bijgaande grafiek. De aanvoer van noorse kreeftjes is ten opzichte van vorig jaar op minder dan een vierde teruggevallen (van 110 ton op 26 ton). Dat vertaalde zich in een stijging van de gemiddelde prijs over vijfmaanden van 196 naar 271 frank. (gw)

Gemiddelde prijs jan. 95 - mei 96



Gemiddelde tongprijs bijna 300 frank

Het zit er opnieuw in dat de gemiddelde tongprijs op maandbasis boven de 300 frank uitkomt. Dat is ondertussen sinds augustus 1992 niet meer gebeurd. Voor een gemiddelde jaarprijs van meer dan 300 frank moeten we zelfs tot in 1989 teruggaan.

Een paar tongsorteringen zitten ondertussen reeds boven de 300 frank (klase 2 en 3). De kleinste formaten hebben ook reeds een forse stijging achter de rug. Enkel de prijs voor de grootste sortering stagneert. (gw)

De toestand in mei was als volgt:

	MEI '95	MEI '96	
Klasse 1	253 fr./kg	253 fr./kg	+ 0 %
Klasse 2	291 fr./kg	345 fr./kg	+ 19 %
Klasse 3	246 fr./kg	345 fr./kg	+ 40 %
Klasse 4	201 fr./kg	295 fr./kg	+ 47 %
Klasse 5	182 fr./kg	264 fr./kg	+ 45 %
Gemiddelde	224 fr./kg	296 fr./kg	+ 32 %

OVERZICHT GEMIDDELDE TONGPRIJS PER MAAND

	'85	'86	'87	'88	'89	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96
JAN	297	347	355	289	316	236	231	257	296	203	257	235
FEB	214	308	335	360	346	292	212	255	271	247	242	246
MAA	215	254	361	338	356	258	213	270	283	232	252	242
APR	253	293	351	298	337	230	226	276	263	236	226	255
MEI	238	290	359	260	317	232	233	275	236	225	224	296
JUN	279	328	382	294	417	269	313	297	276	264	248	000
JUL	355	395	411	326	393	294	302	280	272	243	254	000
AUG	343	396	391	347	341	239	276	301	250	240	265	000
SEP	348	399	361	315	342	250	282	266	242	249	257	000
OKT	283	368	335	298	268	213	243	247	211	202	237	000
NOV	300	384	293	296	255	237	247	245	173	199	226	000
DEC	307	425	309	417	304	303	281	268	194	221	222	000
JAAR	266	321	347	312	325	253	251	266	240	226	240	000

▫ BRON: Vergelijkende zeevisserijstatistiek - Dienst voor Zeevisserij, Oostende

Z.586 kapseist in zicht van thuishaven

¤ Schipper verdronken
¤ Twee bemanningsleden gered

HET KAPSEIZEN VAN de garnaalkotter Z.586 Mermaid, sinds 1965 in handen van de familie D'Hondt, heeft het leven gekost aan een visser. Het ongeval gebeurde in de havengeul van Zeebrugge op dinsdagmorgen 11 juni. Het verlies van het vaartuig wordt toegeschreven aan het overslaan van een van de boomkorren waardoor het vaartuig uit balans geraakte en omsloeg. Er is wel kritiek uitgebracht omdat de reddinsoperatie te laat op gang zou gekomen zijn.

De Z.586 Mermaid, een stalen garnaalvaartuig van 18 meter dat intussen reeds 33 jaar oud is. (foto gw)

DE ZEE WAS kalm en het was bijna windstil toen het Zeebrugse garnaalvaartuig omstreeks zes uur in de morgen tussen de oude dam en de nieuwe strekdam binnenliep. Het vaartuig was de dag voordien uitgevaren. Bij het binnenvaren werden de uitstaande boomkorren zoals voorgeschreven in een vertikale positie gebracht — getopt heet dat in het vissersjargon. Bij het winden van de stuurboordboomkor is deze vermoedelijk overgeslagen waardoor het vaartuig opeens overhelde. Gezien de geladen toestand was de vrijboord onvoldoende om het water tegen te houden. Uit evenwicht gebracht kapseizde het vaartuig snel. Een getuigenis die het vaartuig volledig getopt zag, spreekt die versie enigszins tegen. Hoe dan ook: baggeraars van de Atlantico Due zagen het ongeval gebeuren en sloegen alarm.
De 45-jarige Zeebrugse schipper René D'hont bevond zich op de brug en kon zich niet meer redden. De twee andere opvarenden, Christiaan D'hondt (35), broer van de schipper, en zijn zoon Dick D'hondt (20) werkten aan dek en kwamen in het water terecht. Zwemmend konden ze zich van het schip verwijderen om even later opgepikt te worden door *De Krekel*, een sleepbootje van de Zeemacht. Een duikersploeg die onmiddellijk ter plaatse kwam, vond het levenloze lichaam van de schipper. Een ziekenwagen bracht de twee overlevenden met onderkoelingsverschijnselen naar het Fabiolaziekenhuis in Blankenberge. Reanimatiepogingen bij de schipper in de Marinebasis brachten de drenkeling niet meer tot leven. Later op de dag bracht de boklift Norma de drijvende garnaalkotter naar het Britanniadok voor verder onderzoek.

Nalatigheid?

Is er bij de reddingsoperatie van de Z.586 een en ander misgelopen? Er circuleren in dit verband hardnekkige geruchten. Geert Deman van de Maritieme Ombudsdienst heeft in elk geval klacht ingediend bij de Zeevaartpolitie wegens nalatigheid. Volgens Deman moeten vaartuigen die de haven in- en uitvaren zich op vier verschillende plaatsen over de radio melden. Hij eist een intern onderzoek om uit te maken onder wiens bevoegdheid (Loodswezen, Port Control ...) het vaartuig viel op het ogenblik van het ongeval. Hij stelde vast dat de reddingsdienst niet over het nodige materiaal beschikte omdat de reddingsboot in het droogdok lag. Deman beweert dat de helidienst van Koksijde pas op de hoogte werd gebracht nadat een van de slachtoffers meldde dat de schipper vermist was. Hierdoor kwam de helikopter pas 40 minuten na het ongeval ter plaatse. Uiteindelijk zijn het duikers van de Brugse brandweer geweest die het lichaam van de schipper boven water brachten. Deman vreest dat de besparingen op personeel,

☛

training en materieel opnieuw een mensenleven hebben geëist.

Boomkorvaartuig

Voor zover wij konden nagaan is de Z.586 *Mermaid* steeds een boomkorvaartuig geweest. Het verbaasde ons dan ook in een dagblad te lezen dat de *Mermaid* een omgebouwde plankenvisser was met alle gevaren vandien. Mevrouw Bossier, weduwe van de vroegere mede-eigenaar en later eigenaar van het vaartuig, Louis D'Hondt, bevestigde ons trouwens dat zij het schip altijd als boomkorvaartuig heeft gekend.
De Z.586 was een van de laatste voltijdse garnaalvaartuigen in Zeebrugge. In februari werd de bemanning nog gehuldigd omdat zij vorig jaar de beste garnaalbesomming in Zeebrugge konden behalen. Het garnaalschip kwam er 177 keer aan de afslag, dat was zowat om de twee dagen... om maar te zeggen dat men met een ervaren bemanning te maken had. (gw)

Technische steekkaart Z.586 Mermaid

1963: gebouwd bij Hoekman & Zonen, Urk (Ned.)
Motor Kromhout, 140 pk
1965: eigendom van Constant Pauwaert & Louis D'Hondt
1970: eigendom van Louis D'Hondt, Zeebrugge
1979: nieuwe motor Cummins, 195 pk (1980)
1985: eigendom van Louis D'Hondt, Blankenberge (overleden op 1 februari 1991)
1991: eigendom wed. Bossier Rachel en kinderen, Blankenberge
1992: Nieuwe motor Cummins, 177 kW - 240 pk (1992)
1996: Gekapseisd in haven Zeebrugge (11.06.96)

O O S T E N D E

Grote Oostendse slipway buiten gebruik

Een breuk in de lagers van het tandwiel van de grote slipway in Oostende maakt de droogzettingsinstallatie tijdelijk onbruikbaar voor het droogzetten van vissersvaartuigen. Op het ogenblik van de breuk werd een vissersvaartuig te water gelaten. De grote slipway is eigendom van de stad Oostende die moet instaan voor de bediening en onderhoud. Door de breuk zal de slipway enige tijd buiten gebruikt zijn, maar momenteel is niet duidelijk hoeveel tijd de herstelling, die binnenkort wordt aangevat, in beslag zal nemen.

V L O O T

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

▫ In het B.S. van 11 mei 1996 verscheen het Koninklijk Besluit van 4 april betreffende de registratie van zeeschepen en het in werking treden van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen.
▫ In het B.S. verscheen het Koninklijk Besluit betreffende de nationaliteit van zeeschepen en de teboekstelling van zeeschepen en binnenschepen.
Door de recente wetswijzigingen worden alle nieuwe en gewijzigde gegevens niet langer ingeschreven door het Hoofdwaterschoutskantoor in Oostende, maar gecentraliseerd bij het hoofdbestuur van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Aarlenstraat 104, 1040 Brussel (tel. 02-233.12.11 - fax: 02-230.30.02.) Hierdoor hebben wij de veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen niet kunnen overnemen.

L E E S V O E R

Fotoboek Belgische Zeemacht

Chris Delgoffe en Leo Van Ginderen stelden een '*Fotoboek Belgische Zeemacht 1946-1996*' samen. Daarin worden alle 162 schepen die sinds 1946 deel uitgemaakt hebben van de Zeemacht vermeld en rijkeijk met foto's in beeld gebracht. Dit drietalige werk van 192 bladzijden kost 700 frank en kan besteld worden bij L. Van Ginderen, Korte Dijkstraat 3 te 2060 Antwerpen. Tel.: 03/231.45.13 (jd)

Z E E B R U G G E

Bericht aan de rederijen

Het stuk grond gelegen te Zeebrugge op de hoek Graaf Jansdijk - Rederkaai, rechtover de ingang van de marinebasis, wordt sedert jaren gebruikt voor het plaatsen van vistuig.
De eigenaar van dit perceel, namelijk het *Vlaamse Gewest - Dienst der Kusthavens* heeft de havenmeester laten weten dat zij een andere bestemming aan deze gronden wil geven. Daarom moeten alle achtergelaten vistuigen te worden verwijdert en dit tegen uiterlijk 31.08.1996. Wat na die datum nog achterblijft, zal worden beschouwd als niet meer bruikbaar vistuig en zal door het Vlaamse Gewest worden verwijderd als schroot.

A Q U A C U L T U U R

European Aquaculture Society van Bredene naar Oostende

Het administratief centrum van de *European Aquaculture Society* (EAS) krijgt een onderkomen in de leegstaande gebouwen van de Hogere Zeevaartschool in Oostende. De vereniging krijgt er kantoorruimte en lokalen voor de bibliotheek en het bewaren van archieven. Voorheen was het secretariaat van de vereniging gevestigd aan de Elisabethlaan te Bredene op het adres van het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (IZWO).
De EAS werd opgericht in 1976 ter bevordering en verspreiding van de kennis over aquacultuur. De Belgische wetenschappers dr. ir. E. Jaspers en prof. dr. G. Persoone behoren tot de stichters. De leden zijn wetenschappers die zich bezig houden met onderzoek en ontwikkelen van aquacultuur.

B R E D E N E

Opendeurdag in Zeemanshuis

Op zaterdag 6 juli organizeert het personeel en een groep sympathisanten het zevende tuinfeest met barbecue in het Zeemanshuis Helena en Isabella Godtschalck aan de Dr. Moreauxlaan te Bredene. Vanaf 14 uur is er animatie en verkoop van knutselwerkjes die door de inwonende bejaarden werden gemaakt. De opendeurdag wordt afgesloten met een barbecue. Iedereen is welkom. (Zie aktiviteitenkalender voor vissers)

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 63 jaar het geval.
Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar HVB, H. Baelskaai 2, B - 8400 Oostende

OOSTENDE

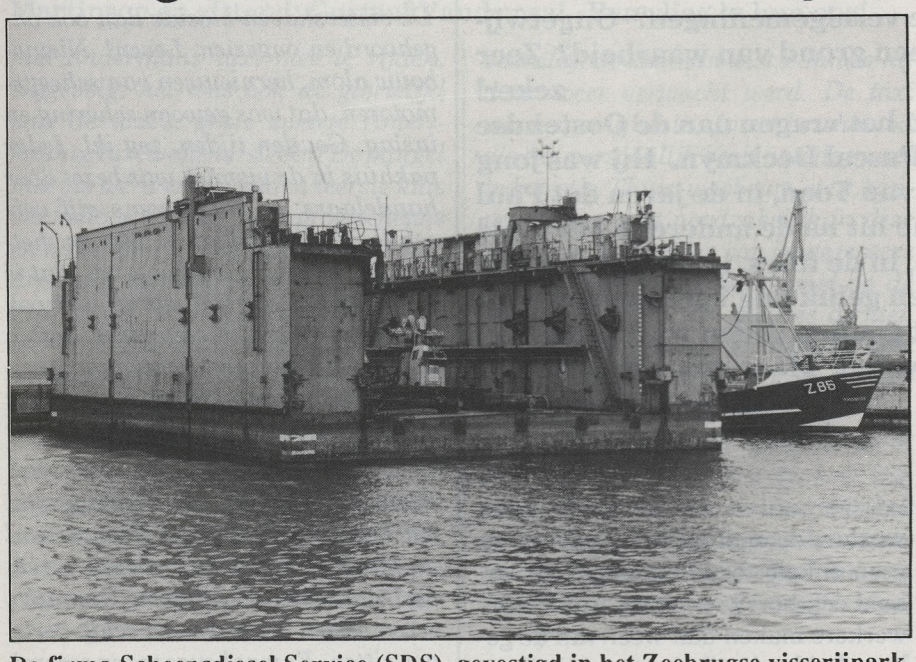
Nieuw bestuur NV Pakhuizen

Tijdens de jaarlijkse algemene aandeelhoudersvergadering van de NV Pakhuizen werd Willy Van Waes opnieuw verkozen tot afgevaardigde-beheerder. Omdat er zich vier kandidaten presenteerden voor een beheersmandaat werd gebruik gemaakt van de statutaire mogelijkheid om drie ondervoorzitters aan te stellen. Joël Vandenbroucke en Redgy Verleyen bekleedden deze functie al eerder en André Gryson werd als nieuwe ondervoorzitter aangesteld. Alle andere aandeelhouders zijn bestuurder gebleven. De mandaten zijn toegekend voor de duur van zes jaar.

Negen huurders-visgroothandelaren kochten in 1990 de NV Pakhuizen en de bijhorende erfpachtovereenkomst in voor 49 miljoen frank. De concessie voor de pakhuizen in de Oostendse vismijn was in 1988 verworven door de NV Belcoplan voor een jaarlijkse vergoeding van 1.000 fr. voor de duur van 27 jaar. De erfpachter schoof de concessie bijna onmiddellijk door naar haar nieuw opgerichte dochtervennootschap, de NV Pakhuizen. De overeenkomst, goedgekeurd door de Oostendse gemeenteraad op 27 mei 1988, deed de oppositie indertijd zwaar protesteren. Het hele dossier werd trouwens aanhangig gemaakt bij de Raad van State. Uiteindelijk mochten de pakhuisgebruikers de renovatie van de pakhuizen in eigen handen nemen. (gw)

ZEEBRUGGE

Droogdok voor vissersvaartuigen



De firma Scheepsdiesel Service (SDS), gevestigd in het Zeebrugse visserijpark, heeft een droogdok aangekocht in Lithouwen en overgebracht naar Zeebrugge. Het dok aan de nieuwe vismijn is geschikt voor vaartuigen tot 35 meter en kan uitgebreid worden tot 80 meter. (gw)

ZEEBRUGGE

Vaartuig uit Dieppe laat ABC-motor maken

Bij SDS in Zeebrugge kwam op 26 juni de Franse sterntrawler 'Angelique-Emilie' uit Dieppe toe. Het vissersvaartuig (8 bemanningsleden, 154 bt, 28,10 meter lang, 7,86 m breed, diepgang 3, 27) vaart met een Belgische ABC-motor van 662 kW of 900 pk. Het is die motor die aan herstelling toe was. (Foto Dirk Neyts)

Aanvoer & besommingen

Overzicht van januari tot mei
(in eigen havens)

	Aanvoer (ton)	INDEX
1996	9.056	61
1995	8.495	58
1994	8.802	60
1993	9.288	63
1992	10.614	72
1991	11.883	81
1990	13.252	90
1989	13.353	91
1888	14.421	98
1987	14.756	100

	Besomming (miljoen BEF)	INDEX
1996	1.009	65
1995	904	59
1994	961	62
1993	977	63
1992	1.090	71
1991	1.161	75
1990	1.259	81
1989	1.382	89
1888	1.391	90
1987	1.545	100

Wie op zoek is naar een hobby, moet dit stuk beslist eens lezen

Sasmeester Pascal Deckmyn:

De nostalgie is ook niet meer wat ze geweest is

DE OOSTENDSE VISSERS hebben altijd al de reputatie gehad een bijzonder jolig volkje te zijn. In Zeebrugge wordt er dag en nacht gewerkt, Pannenaars heten dan weer gierig te zijn, maar in Oostende worden de bloemetjes buiten gezet, te pas en te onpas, weer of geen weer, dag en nacht... zo zegt de volksmond. En daarna komt meestal: 'Allez, zo was het vroeger toch.'

Onterechte veralgemeningen? Ongetwijfeld! Met een grond van waarheid? Zeer zeker!

We gingen het vragen aan de Oostendse sasmeester Pascal Deckmyn. Hij was jong in De Tijd van Toen, in de jaren dat Paul Anka de ene hit na de andere in het vinyl perste, in de fifies, in de tijd van The Platters, toen geluk nog heel gewoon was. En dat het gouden tijden waren, dat zullen we weten! Maar dan wel in de voltooid verleden tijd.

Deckmyn: *'Halverwege de vijftiger jaren waren er in Oostende dertien dancings die door ons regelmatig gefrequenteerd werden. Dertien! Langs de Zeedijk en de Van Iseghemlaan: Winnipeg, Moulin Rouge, Elyzee, Cabane en het Witte Paard; in de Langestraat: Van's, Macumba, Farwest en Achturenhuis; langs de Visserskaai: Nieuwe Zaal, Bobino; en op het Hazegras tenslotte: De petit Casino. Daarnaast waren er ook nog vele visserscafés waar gedanst werd: Bij zwarte Maria, De Witte Zee, De Graaf van Vlaanderen, 't Vistraptje, De blonde...'*

Gouden jaren

De sasmeester gaat er languit bij zitten. Hij maakt zich klaar voor een lang verhaal en in de nachten die aan de sluis doorgebracht worden is er geen enkele reden om dat lang verhaal ook kort te maken. Zijn medewerkers maken dan weer van de gelegenheid gebruik om te verdwijnen en het soort vage nachtelijke dingen te gaan doen die sluiswachters doen. Zij hebben het verhaal duidelijk al vele keren moeten horen en wij, wij zetten de recorder aan, terwijl de ogen van de sasmeester wazig worden en hij in de verte van het verleden tuurt. Als wij maar de deadline halen. *'Het was de glorietijd van de visserij,'* zo gaat hij van start, *'de tijd waarin 'Kanaalders' binnenkwamen met 10.000 kg tong en daarbovenop nog 500 bennen vis; 'ijslanders' met 2.000 bennen vis, voornamelijk kabeljauw; 'witte bankers' met 15.000 kg tong en 400 bennen vis en de 150-pk zwakke 'westers' met 200 bennen vis, voornamelijk zomervis, staart, pieterman... Als je die schepen zou gekend hebben en de toch zwakke motoren die daar in zaten, dan zou je weten dat het om enorme hoeveelheden vis gaat. Neem dus van mij aan dat daar gewerkt werd, aan boord van die vaartuigen.'*

'De vissershaven bloeide dan ook ongehoord en ongezien. Leven! Nieuwbouw alom, hernieuwen van scheepsmotoren, dat was gewoon schering en inslag. Gouden tijden, zeg ik! Ieder pakhuis in de vismijn was bezet door handelaars: er zaten soms vijf verschillende huurders in één en hetzelfde pakhuis. Gouden jaren, dat is duidelijk. In die tijd waren hier ook een honderdtal visleurders actief, mensen die met een lichte vrachtwagen het binnenland trokken om er met vis van huis tot huis te leuren.

Taxi!

'Toentertijd kwam een vaartuig van het Kanaal / Witte Bank / Noup Head na veertiendaagse reizen weer binnen. De ijslanders na 21 dagen. De matrozen moesten nooit om een schip verlegen zitten. Er was keuze zat en sommigen monsterden nogal veel aan en af. Van de monsterol van zo'n matroos zegde men wel eens: daarop staat enzovoort enzovoort. Dat wilde zeggen dat hij praktisch met alle schepen van de vloot gevaren had.

Goed, dat schip kwam toe en in de sluis werd de taxi besteld (niemand onder de vissers had toen een auto) die present moest zijn wanneer het schip op zijn plaats lag aan de vismijn. Iedereen beschikte over zijn eigen taxi en niemand kreeg het in zijn hoofd om

☛

Het enige vertier in de visserswereld takelde bijwijlen zelfs de top toe, zo zegt Roland Desnerck het in zijn boek 'De Oostendse visserij'. Op de foto de kapiteins (van links naar rechts): Laforce, Labbeke, Martinsen en zittend: Gustaaf Vanderwal. Een vlieg in hun oog!

met andermans taxi mee te rijden. Bijgevolg: het was ook de glorietijd van de taxi's; grote zwarte Amerikaanse luxewagens: sleeën! De pangel met vis werd erin geladen (eerste klas vis: heilbot, tarbot, staart, grote schelvis en kabeljauw... ook een 'pluizak' met droogvis: schotse schol en soms een gedroogde haai). Ook het beddegoed werd meegenomen, want het gebeurde, zoals gezegd, regelmatig dat men van schip veranderde.

Toen werd koers gezet naar een van de vele viswinkels waar de vis gretig werd afgenomen zodat de pangel, tesamen met de verkoop van de droogvis, een flinke stuiver opleverde. Vervolgens ging de rit huiswaarts, maar niet vooraleer de taximan wist wanneer hij daar weer verwacht werd. De taxi werd eigenlijk min of meer beschouwd als een persoonlijk bezit van de visser in kwestie. Thuis: wasbeurt, eten, kapper en sex; niet noodzakelijk in deze volgorde. Verloofden van jonge vissers werden van diens thuiskomst op de hoogte gebracht. De meisjes dirkten zich stante pede op en werden kort daarop — uiteraard door de taxi — afgehaald. Feest!

Om acht, negen uur ging de tocht gegarandeerd naar een typisch visserscafé dat zeker over een juke-box moest beschikken en over enkele diensters. Daar waren de vissers kind aan huis. Op de muren en de spiegels stonden daar de vaartuigen van de mannen geschilderd en in sommige etablissementen hing ook een bord met daarop de registratienummers van de te verwachten schepen en hun aanvoer. In die cafés kwam dan de hele bemanning van het schip samen. De getrouwden met hun echtgenotes, de jongelui met hun verloofden. Iedereen was dan op zijn paasbest gekleed. Kostuum en wit hemd. De vrouwen droegen hoge hakken en mooie nylons. En iedereen was naar de coiffeur geweest. Het waren dus ook gouden jaren voor de coiffeurs! De jonge vissers hadden daar bovenop een uitgesproken voorliefde voor goudwerk: gouden ringen, armbanden en halskettingen. Het was dus ook de gouden tijd voor de juweliers... en ook voor de kleermakers (er waren er verschillende in die tijd, want iedereen kocht regelmatig een nieuw, op maat gemaakt, pak).

Geld in de juke-box en swingen & frotten, met plezier dansen op één vloertegel. Het bier werd op volle plateaus aangevoerd door mooie opgedirkte serveersters waarmee zo nu en dan ook gedanst werd.'

Straffe tabak

Deckmyn zwijgt even en leunt dan voorover al ging het om een geheim: *'Iedereen in die tijd dronk bier. Cola bestond wel, maar vissers waren daar niet zo voor te vinden. En sigaretten! We rookten als de turken en dan het liefst van al Amerikaanse sigaretten: drie pakken in één avond. Vissers die niet rookten of dronken waren werkelijk uitzonderingen'.*

Enfin, ook voor de tabakfabrikanten waren het gouden tijden. Ik begrijp het, er was toen nog geen sprake was van hasj, hennep, nederwiet of stuff. Deckmyn: *'Ach jongen toch. De Oostendse visserscafés zaten werkelijk*

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

nokvol; als je te laat toekwam, kon je gewoon niet meer binnen. Volk! Het waren dus ook gouden tijden voor de kroegbazen. Enfin, dat ging maar door en door en door. Na het nodige nat werd de taxi weer besteld (tuurlijk dezelfde) voor het vervoer naar een ander café dat soms maar vijftig meter verder lag. Te voet? Neen, dat werd niet gedaan. Taxi!

Voor dat volgende etablissement moest de taxi enige tijd wachten, want het kon natuurlijk gebeuren dat daar geen ambiance was en dan ging de rit verder of misschien wel terug naar de eerste kroeg, waar het bij nader inzien toch leuker toeven was.

Je dronk je dus lazerus en soms werd er een robbertje gevochten zodat je de volgende zeereis ook iets te vertellen had. In elk geval: hoe later het werd, hoe zatter en hoe gewelddadiger het sfeertje. Maar daar wisten de diensters raad mee. Op de juke-box kwam dan een visserssmartlap aan bod, bijvoorbeeld: 'Aan het strand stil en verlaten...' En prompt begon menig visserman te wenen als een kind. De emotie werd hen dan teveel en het werd dus tijd om weer eens naar huis te trekken... per taxi natuurlijk. Ook de taximan mocht zich vervolgens te ruste begeven, maar... op maandagmorgen moest hij wel weer present zijn om naar de vismijn te rijden, om de uitslag van de verkoop te gaan bekijken.'

Kortom heidenen! Deckmyn: *'Bah neen. De zondag verliep rustig: in familiekring werd een lekker stukje gegeten en 's avonds ging het gezin eens naar de cinema. Het waren dus ook gouden tijden voor de cinema's: een twaalftal in Oostende.*

Op maandagmorgen ging de visser dan alleen naar de vismijn: opgekleed en wel per taxi. De verkoop werd uitgebreid besproken en ook tegen kapitein en reder werd het nodige gezegd; indien nodig werd er af- en aangemonsterd. Men ging naar de visafslag om zijn 'paaie' te halen en vandaar ging het weer richting café. Per taxi. Moeder de vrouw kwam daar na een tijdje ook naartoe om erop toe te zien dat er van het zuurverdiende geld ook nog iets overbleef voor thuis . 's Middags dook het echtpaar moe maar tevreden de bedstee in.

En vervolgens? Deckmyn: *'Vervolgens niets meer. De volgende morgen werd er uitgevaren. '*(Pascal Deckmyn)

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID

DE STILLE KRACHT

De Mitsubishi scheepsdieselmotoren die Padmos levert vormen de betrouwbare basis voor optimale bedrijfszekerheid. Vooral, omdat Padmos de Mitsubishi topkwaliteit aanvult met de stille kracht van een perfecte onderhouds- en reparatieservice. Met aan boord een bemanning van goed opgeleide en getrainde vakmensen. Plus geavanceerde en hoogwaardige test-, meet- en regelapparatuur in het bedrijf om alle motoren nieuw, gerevideerd of gerepareerd startklaar af te leveren. Inbouw kan daardoor tot een minimum in tijd beperkt blijven. Snelheid die Padmos in alles kenmerkt. Zoals de ruim 120.000 direct uit voorraad leverbare - nieuwe of gerevideerde onderdelen. Of de 24-uurs service aan boord uitgevoerd door vakbekwame monteurs. Waar u ook bent tussen Duinkerken en Denemarken, op het Padmos serviceteam kunt u à la minute rekenen.

MACHINEFABRIEK PADMOS HOLLAND

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM:
Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.
Tel.: +31 187 491766. Fax: +31 187 491623. Magazijn-Fax: +31 187 491375.

BRUINISSE:
Havenkade 12, 4311 BA Bruinisse, Holland. Tel.: +31 111 481551. Fax: +31 111 481317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

FSE failliet

Het Gentse scheepsherstellingsbedrijf Flanders Shiprepair & Engeneering (FSE) is op 11 juni failliet verklaard. De dag voordien had de firma de boeken neergelegd. Door het faillissement verliezen een 25-tal mensen hun baan. FSE hield zich bezig met scheepsreparaties en revisies van scheepsdieselmotoren en was ook geen onbekende in de visserij. Naar verluidt is de faling het gevolg van een gebrek aan nieuwe opdrachten.

WEST-VLAANDEREN

Havens boeren slecht

De West-Vlaamse economie heeft het in 1995 niet zo slecht gedaan, zo werd gezegd op de algemene informatievergadering van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) van West-Vlaanderen. Zo steeg de totale omzet van provincies' grootste bedrijven en groeiden ook de investeringen. Uitzonderingen waren er ook: de visserij natuurlijk, maar ook de havens in het algemeen. Alleen de luchthaven van Oostende maakte hierop een uitzondering.

HET KONINKRIJK

Zeemacht wordt marine

De Belgische zeemacht krijgt vanaf 21 juli officieel een nieuwe naam. De sinds 1946 zo genoemde zeemacht wordt vanaf dan Belgische marine.
De Belgische zeemacht bestaat dit jaar welgeteld vijftig jaar. Dit zal te Oostende niet onopgemerkt voorbijgaan. Op 20 juli wordt voor de kust van deze stad een grote vlootparade gehouden en Koning Albert II zal er de troepen schouwen. Hij is het ook die daar de verandering officieel aankondigt. Herinneren we eraan dat het Belgische scheepvaartmuseum momenteel een tentoonstelling lopen heeft over de zeemacht-marine.

ZWEDEN

Estonia wordt niet gebetonneerd

Het gezonken rampschip, de veerboot Estonia, laat de actualiteit niet los. Vorige maand meldden we dat een aantal onderzoekers de mening toegedaan zijn dat het vaartuig gezonken is nadat in volle zee de boegdeur geopend werd... om nucleair smokkelwaar over boord te gooien. Een cowboyverhaal? Neen, zo menen een aantal nabestaanden, want waarom wil de regering per se dat de Estonia op de zeebodem in beton gegoten wordt. De Zweedse regering was inderdaad enige tijd geleden begonnen met een betonlaag te leggen rond het wrak.
Ook al omdat onlangs nog een lijk van de slachtoffers op de kust aanspoelde is de druk van de nabestaanden op de regering toegenomen. Zij willen van het beton helemaal niets weten, zij willen wel dat hun familieleden alsnog geborgen worden.
De Baltische veerboot zonk eind september 1994 en van de duizend opvarenden kwamen er daarbij 852 om het leven.

EUROPESE UNIE

Britten bespioneren Fransen

Spioneren wordt niet alleen door de vijand gedaan. Volgens de Britse krant Sunday Times houdt Groot-Brittannië zich ook bezig met het professioneel bespieden van haar bondgenoten. Met resultaat ook, want verleden jaar kon GB zodoende beslag leggen op een nieuwe Franse techniek om nucleaire onderzeeërs op te sporen. Het systeem werd gestolen op de marinebasis van Brest, het hoofdkwartier van de Franse atoomvloot.
Onderzeeboten met kernraketten vormen het hart van zowel de Britse als de Franse zeemacht. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat deze kernraketten niet door de vijand op te sporen zijn. De Fransen waren er echter in geslaagd een satellietsysteem te ontwikkelen dat deze wel degelijk kan detecteren... en de Britten snoepten hen tegelijk het systeem

b.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 32 34 91 - Fax 059 / 33 05 50
Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:
Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46.
André Baert - Van Waes, J. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.
Ploegbazen - sorteerders:
Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 70 92 80.
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.

40

40

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86.

af.
Deze spionagedaad staat niet alleen. In Frankrijk zou de Britse spionage al twintig jaar ervaring opgebouwd hebben. Met dat doel zou daar een heel netwerk van nepbedrijfjes opgebouwd zijn. Via dat netwerk worden dan weer Franse ingenieurs opgespoord die bereid zijn een en ander te vertellen; dat alles in ruil voor een kleine financiële tegenprestatie uiteraard. Zo zou de Franse ingenieur die de techniek om atoomonderzeeërs op te sporen 'verkocht', vanwege de Britten enkele duizenden ponden ontvangen hebben.

ANTWERPEN

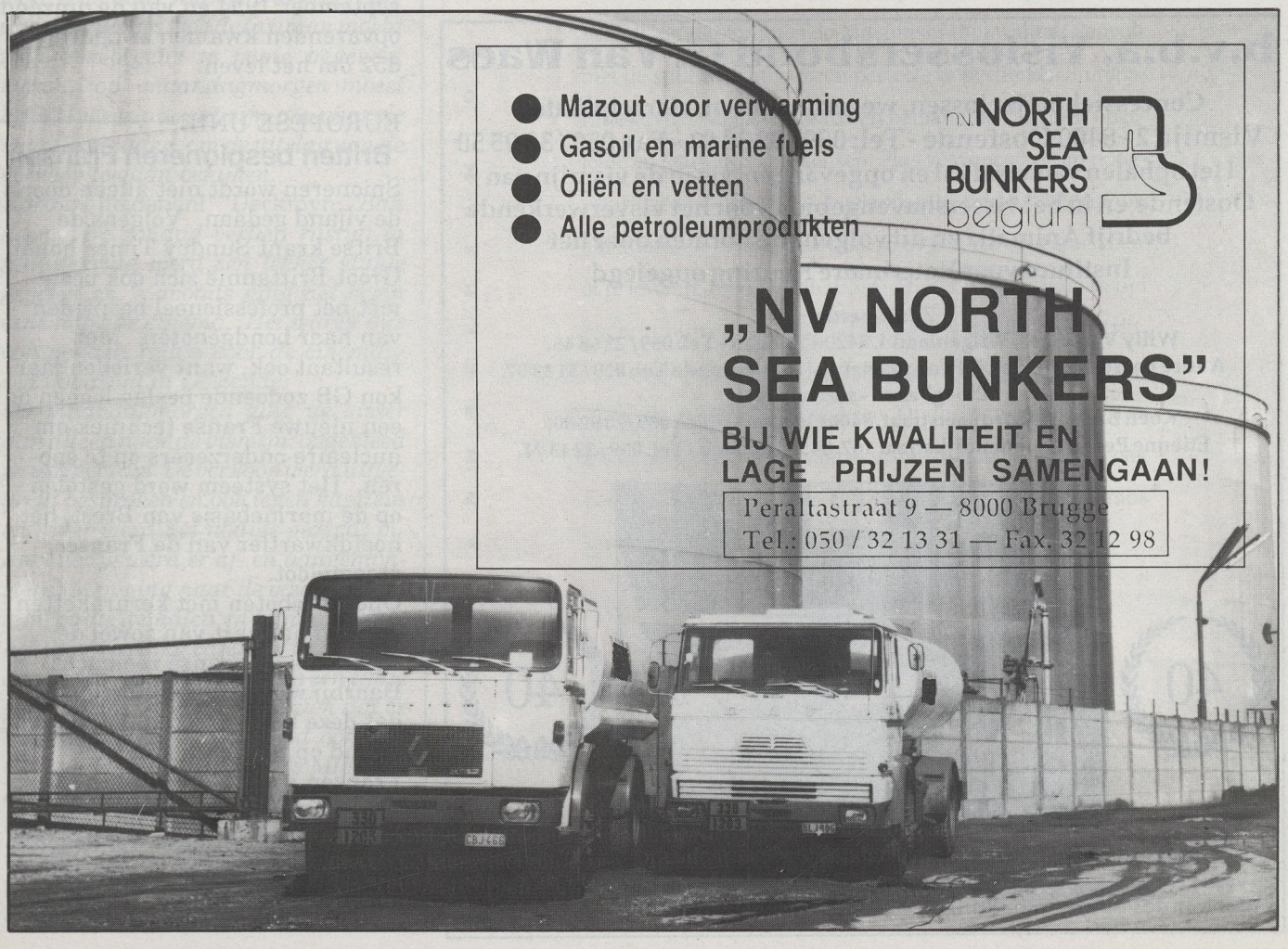
Minder werk

Volgens een studie van de Nationale Bank van België haalde de haven van Antwerpen in 1994 niet alleen in termen van trafiek een record, maar ook voor wat de toegevoegde waarde betreft die in de haven geregenereerd werd. Met de tewerkstelling ging het dan weer minder goed. Er werden in dat jaar 57.740 arbeidsplaatsen genoteerd en dat was voor de vierde keer op rij dat het aantal verminderde. Ten opzichte van 1993 was dat weer eens een vermindering van 5,1% en voor het eerst kwam het aantal tewerkgestelden er onder de 60.000 te liggen. Vergeleken met het basisjaar 1985 verdwenen in de Antwerpse haven bijna 13.000 arbeidsplaatsen. Even zorgwekkend was trouwens de daling van de investeringen. Sinds 1990 zijn deze met meer dan de helft gezakt.

POLEN

Scheepswerf Gdansk legt boeken neer

De legendarische scheepswerf van het Poolse Gdansk (7.200 arbeidsplaatsen) heeft halverwege juni de boeken neergelegd en het faillissement aangevraagd. Een opvangmaatschappij zet de werkzaamheden verder en zorgt ervoor dat de zes resterende schepen afgeraken. De Poolse regering wil overigens niet dat de werf ophoudt te bestaan en kijkt uit naar nieuwe investeerders die meewerken om op dezelfde plek een competitieve onderneming te maken.
De werf is de bakermat van Solidarnosk (Solidariteit), de al even legendarische vakbond die het stalinistische Poolse bewind ten val bracht. De Solidarnoskvoorman en electricien Lech Walesa bracht het daarop zelfs tot president.
Hij verloor evenwel de jongste verkiezingen en is nu niet meer in staat zijn hand boven de werf te houden. Vermoed wordt dat hij gedurende zijn ambtsperiode alles in het werk gesteld heeft om de werf rond te laten draaien. Daarin waren forse sommen begrepen om de verliezen te dekken. Daaraan is nu dus een einde gekomen.



Moeizame afwikkeling RMT-dossier

TWEE MAANDEN GELEDEN zag het ernaar uit dat de ontknoping van de RMT-dossier nabij was. Er was zelfs al een scenario over de manier waarop de nieuwe structuur bekend zou worden gemaakt. Maar dat was buiten de waard gerekend, in casu de juristen van Silja en de politici die rond de onderhandelingstafel bleven zitten.

DE OVEREENKOMST MET de potentiële overnemers van de RMT stond al op op papier. Enkel de handtekeningen ontbraken. Tijdens de onderhandelingen in Brussel lieten de Silja-vertegenwoordigers zich echter bijstaan door een staf Finse juristen van de moeilijkste soort. Ook politieke bemoeienissen zouden de afhandeling vertraagd hebben. Vanuit het kabinet van minister van Vervoer *Daerden* kwam de mededeling dat het definitieve scenario nog voor het zomerreces, dus eind juli, bekend zal zijn.

Andere problemen die vertraging in de hand werkten houden mogelijks verband met de opsplitsing van het nieuwe bedrijf. Aangenomen wordt dat de passagiersverbinding op *Ramsgate* behouden blijft onder leiding van *Sally* (dochter van *Silja*). Breekpunt is hier de (waarde van de) *Prins Filip*. Verder zou Britse *Groep Jacobs* een vrachtlijn op *Dartford* patroneren. Een derde entiteit zou belast zijn met de havenexploitatie. Onmiddellijk rijst hier de vraag of het monopolie van de RMT over de diepwaterkaaien overeind blijft en welke houding de 'nieuwe RMT' zal aannemen tegenover andere rederijen die belangstelling hebben voor een verbinding op Oostende. Die belangstelling bestaat wel degelijk (o.m. van een gewezen exploitant van de lijn Hoek van Holland-Harwich).

Sociale onrust

Het blijft ook raden naar het aantal mensen dat het nieuwe bedrijf werk zal verschaffen. Voor het ogenblik werken bij de RMT 1365 mensen (926 statutairen en 439 contractuelen), te vermeerderen met de circa 400 personeelsleden van het cateringbedrijf Wagons-Lits. Bij de grootste werkgever van Oostende heerst dan ook grote onrust die een eerste keer escaleerde tijdens een Oostendse gemeenteraadszitting. Een 80-tal werknemers hebben de zitting verstoord. De toestand blijft alvast gespannen. Het (valse) bomalarm, gevolgd door de evacuatie van de *Prins Filip* bewijst dat. Ook de huiszoeking op vraag van het departement van Verkeer bij Wagons-Lits en de ondervraging van topmensen van de RMT en het cateringbedrijf wijzen op gespannen verhoudingen. Velen vrezen ook hun job te verliezen of vroegtijdig met pensioen gestuurd te worden zonder dat er duidelijkheid bestaat over de condities.

Intussen staat het zomerseizoen voor de deur en bracht een vergadering met de vakbondsafgevaardigden op het kabinet van minister Daerden geen nieuwe feiten aan het licht. De bonden kregen de verzekering dat het economische luik niet losgekoppeld wordt van het sociale. *'Vooraleer de regering op vakantie trekt zal er duidelijkheid zijn'* gaf adjunct-kabinetchef *Michiels*, belast met het dossier, te verstaan. Voor het uitblijven van een oplossing verwees het kabinet naar de complexiteit van het dossier. Zonder onvoorziene ontwikkelingen zou de tewerkstelling tot eind dit jaar verzekerd zijn. Dat betekent dat de 'nieuwe RMT' ten vroegste op 1 januari 1997 van start gaat.

Intussen dikt de schuldenlast elk dag aan. De huidige RMT moet niet alleen voortdurend lenen om de personeelskosten te betalen, maar ziet ook haar inkomsten verminderen. Tijdens de eerste vijf maanden van dit jaar vervoerde de staatsrederij 12% minder passagiers en 9% minder auto's. Het transport van vrachtwagens nam wel met 6% toe en ook de verkoop van taksvrije produkten (door Wagons-Lits-personeel) verloopt bevredigend. De commerciële situatie van poolpartner *Sally* op de verbinding *Duinkerke-Ramsgate* gaat er eveneens op achteruit (-20% passagiers en personenwagens, -15% vracht). De gevolgen van de toenemende belangstelling voor de Kanaaltunnel laten zich dus duidelijk niet alleen in Oostende voelen. (gw)

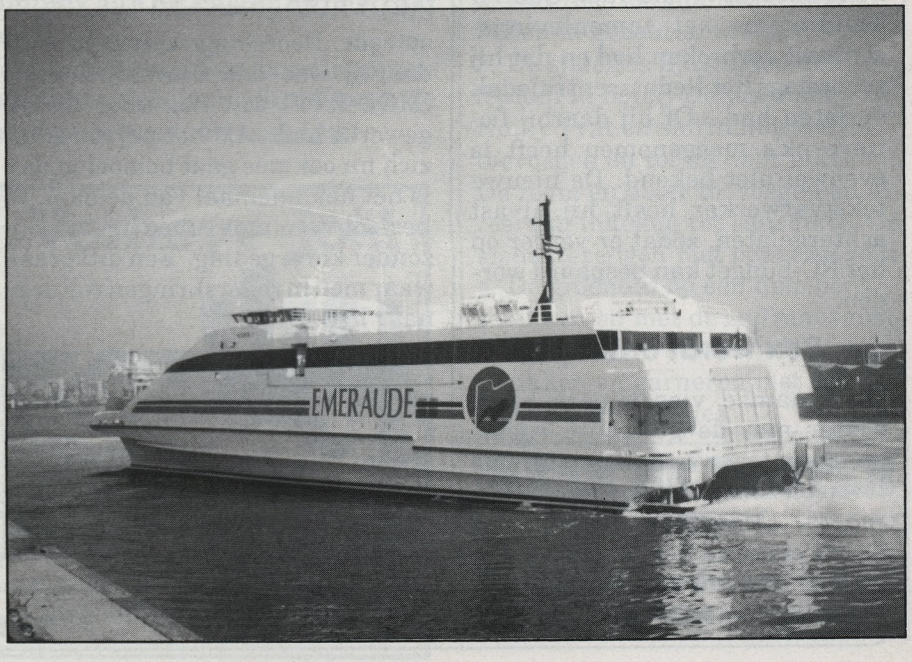
Fast-ferry loopt even in Oostende binnen

Op donderdag 6 juni liep de gloednieuwe catamaran *Solidor III* van *Emeraude Lines* Oostende binnen om te bunkeren. De fast-ferry was van een Noorse werf van *Kvaerner* op weg naar Saint-Malo. Dat de catamaran afmeerde aan een RMT-laadbrug was voldoende om geruchten te voeden dat het om een test ging.

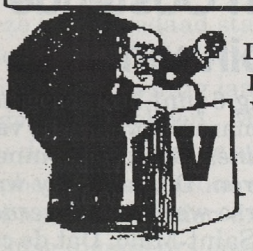
De catamaran (60 meter) kan slechts 52 auto's meenemen. Het is dus zeker niet het geschikte vaartuig voor de Kanaalverbinding. De *Solidor II* wordt ingezet op de kortere verbinding tussen Saint-Malo en de Kanaaleilanden Jersey en Guernsey.

De 'nieuwe RMT' zal zeker gebruik maken van snelle veerboten en heeft veel belangstelling voor de Italiaanse fast-ferrys van *Fincantieri*, maar dat zijn vaartuigen van een ander type (monohulls of éénrompige vaartuigen). De Italiaanse scheepsbouwer levert momenteel zowat de grootste fastferrys (150 m. lengte, 1.800 passagiers en 450 auto's) die met een snelheid van 40 knopen door het water klieven en de overtocht maken in net geen twee uur. Een dergelijke fast-ferry, de *Pegasus I*, vaart reeds voor *Stena* op de lijn *Dieppe-Newhaven*. De Pegasus II en III zijn reeds besteld door *Ocean Bridge Investment*, een maatschappij die de bouw financiert en de vaartuigen verhuurt aan rederijen. Ook Hoverspeed heeft al de keuze laten vallen op gelijkaardige fast-ferrys en bestelde meteen zes SuperSeaCats (79 m., 600 passagiers, 194 auto's) in Frematle, Australië. (gw)

Foto onder: fast-ferry Solidor III was geen test voor de toekomstige RMT- ferrykeuze (foto gw)



De Laatste Vuurtorenwachter



LAAMSE KUST — Van onze reporter Ver Plaatse.

De dagbladen waren niet breed genoeg om het te blokletteren: JOHAN FLORIZOONE (REDERSCENTRALE, RC) STOPT ERMEE!

Omwille van kantorale redenen had de RC-stafmedewerker zijn mandaat neergelegd. Voorzitter Jean-Luc Schiltz (RC) had nog discrete gesprekken gevoerd om zijn stafmedewerker op andere gedachten te brengen. Tevergeefs, zo blijkt nu.

Gisteren heeft Johan Florizoone uiteindelijk zee gekozen. Sommige Informatiebladen vonden het niet nodig te zeggen in welke omstandigheden dat gebeurd was. Omdat het hier echter duidelijk een publieke visserijaangelegenheid is, menen wij dit toch te moeten doen. Wij zagen de ex-stafmedewerker gisteren zee kiezen samen met zijn nieuwe gezellin Christa La Passionaria (Vlaamse Vissersbond, VV). Naar verluidt bevindt het koppel zich momenteel ergens aan de Vlaamse banken om er een soort groepvorming uit te testen.

Insiders wisten al enige tijd dat het niet goed boterde in het RC-huishouden van Johan Florizoone. Het was immers een publiek geheim dat zijn vriend Jaak Gabriël Vandromme het samenlevingscontract verbroken had en dat hij spoorslags het Rederscentraledak verlaten had. Of hij daarbij fictieve pk's meegenomen heeft is evenwel niet bekend. De nieuwe tekstverwerker heeft hij alvast achtergelaten, zodat er verder op het RC-budget kan bespaard worden.

Sex wordt ontkend

De Vlaamse visserijpers heeft echter niet de gewoonte ruchtbaarheid te geven aan het intieme leven en zeker niet aan dat van de reders. Meer zelfs: regelmatig wordt ontkend dat de reders een intiem, dus meestal zwart, leven (het zogenaamde grijze circuit) zouden leiden. Het Visserijblad (HVB) daarentegen ontkent het bestaan van dergelijk circuit niet, maar zegt uitdrukkelijk dat dit in buitenlandse havens gebeurt; thuis wordt absoluut niet gefoefeld, aldus mocht HVB in rederskringen vernemen. Vandaar trouwens het fenomeen van de dubbele reizen. Dat deze dubbele reizen eigenlijk een soort sextoerisme zijn wordt overigens bevestigd door de enquête die Monseigneur Demaeght (RK) onder de vissers hield. Uit de antwoorden blijkt alvast dat iedereen *het* eigenlijk graag doet, zo werd ons ook bevestigd door zijn federale kabinetsmedewerker L. Martens die het kan weten.

Sensatiepers schiet naast de kwestie

De beslissing van Johan Florizoone is gevallen nadat hij er lucht van kreeg dat de krant van de Maritieme Ombudsdienst (MOD) tòch een dossier over zijn kantorale problemen aan het uitwerken was. Deze MOD, ook bekend als Ramp Voor de Visserij (RVV), houdt er in haar publikaties inderdaad Britse methodes op na. Zo verspreidde de MOD-RVV indertijd via de krant Het Laagste Nieuws de leugen als zou de Zeebrugse Visveiling (ZV) een fusie met een Nederlandse vismijn voorbereiden. Kort na dat bericht kelderde de ZV in de opiniecijfers, zodat Lowie Pollet (ZV) er de rechtbank (Agusta) moest bijhalen die Herman Deman (MOD-RVV) uiteindelijk het zwijgen oplegde. Doorslaggevend argument daarbij was dat Herman Deman (MOD-RVV) ooit nog voor de ZV gewerkt had. Als het personeel er zich nu ook mee gaat bemoeien dan is het hek helemaal van de dam, zo besloot Veronique Ancia het wel bijzonder korte geding. Een uitspraak waar men in rederskringen wel oren naar had.

Ook in vroegere tijden werd aan groepvorming gedaan (foto gw)

Vraag is en blijft natuurlijk of daarmee een einde gekomen is aan de vernieuwingsbeweging die mede door Johan Florizoone in de visserij gelanceerd werd.

Doemdenken geeft te denken

De conservatieve visserijvleugel heeft alvast van zich laten horen. Florizoone was nog niet goed zijn puisten gescheurd of daar verklaarde Marc Hertsens al: *'Stafmedewerkers die het met VV'ers doen, kunnen onmogelijk in functie blijven. Dat de spoeling in de RC erg klein wordt, mag geen argument zijn. Desnoods moeten ze daar maar alleen verder gaan, zoals ik dat ook doe'.* In de RC doet men dit evenwel als doemdenken af. Daar ontwaart men zelfs een gevoelige verbetering sinds het heengaan van Florizoone. Jean-Luc Schiltz: *'De verruiming van de RC gaat door. Je moet de zaken positief zien: hoe minder mensen hoe meer ruimte!'* Naar verluidt heeft voorzitter Jean-Luc Schiltz inmiddels via de Bijzondere Belastingsinspectie (BBI) gesprekken aangeknoopt met diverse visserijverantwoordelijken. Daarbij worden de namen genoemd van een unieke Zeebrugse scheepsbouwer en een bekend zakenadvokaat van de oostkust.

Ter huize RC wordt de uiteindelijke oplossing nu gezocht in de richting van het aantrekken een gehaaide stafmedewerker. *'Laat ons dus eens een vrouw nemen'*, zo redeneert het RC-bestuur nu als één man. Alleen RC-bestuurslid M. Vogels-Nollet blijft dwarsliggen. Zij is van mening dat mannen de voorkeur blijven genieten. Hoe dan ook: de naam van Evita L. Spegelaere is inmiddels gevallen. Enigszins voorbarig aldus VV-voorzitter Karel Barbaix, ze zouden beter eens kijken wat Antoinette Witgeers aan het uitvissen is. VV-ondervoorzitter Johan Vandelabogaert tenslotte weigert commentaar te geven. *'Waar vissersvrouwen hun netten uitsmijten, daar heeft niemand zaken mee,'* zo luidt zijn enige antwoord.

70 jaar geleden overleed paster Pype

De 'Vader der Visschers', paster Henri Pype, overleed op 3 juni 1926. De Geluwse boerenzoon belandde na zijn opleiding in het seminarie van Roeselare als leraar in het college van Nieuwpoort (1879-1884) en werd vervolgens onderpastoor van de Sint-Petrus en Paulusdekenij in Oostende. Zijn benoeming tot aalmoezenier-ter-zee volgde in 1886 en hij bleef dat tot in 1922 om de leiding van de Vrije Visserijschool St.-Andreas, die hij in het jaar van de Vissersopstand (1887) oprichtte, op zich te nemen. Vier jaar later overleed hij op 72-jarige leeftijd. Zijn stoffelijk overschot werd vorstelijk ten grave gedragen. In zijn afscheidsrede zei minister Baels dat Oostende meer dan een welbekende figuur verloren had. *'Hij was als een vorst. Hij was als een koning. Hij was meer dan dit, hij regeerde over de harten, want alle harten had hij gewonnen.'* Ter gelegenheid van het 100-jarige bestaan van de Vrije Visserijschool werd op 14 mei 1988 het gerestaureerde beeld uit de nis van de vroegere visserijschool ingewijd. Het kreeg een nieuwe plaats op een plantsoen naast de dekenale kerk. Het beeld van de stichter, gekapt door Karel Demuynck, stond oorspronkelijk boven de ingang in van het nieuwe schoolcomplex aan de Paster Pypestraat dat in 1939 in gebruik werd genomen.
Het 'Herdenkingscomité Paster Pype' bracht naar jaarlijkse gewoonte hulde aan deze pionier van de sociale zekerheid voor de vissers, op het kerkhof aan de Nieuwpoortsesteenweg. (gw)

Verheye Joël n.v.
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Verhuur telescopische kranen
(tot 50 ton, gieklengte tot 57 m)
Bureel - werkplaatsen :
Vissersstraat 48 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.45.41 - Fax. 050/54.58.37
bij afwezigheid Tel. 050/42.88.21
Werfkaai 9-11 (vissershaven)
AC 155
DEMAG

R E C E P T

Waterzooi van staartvis met safraansaus

Benodigdheden (4 pers.)
1 staartvisfilet van 500 g, 200 g bloem, 4 wortelen, 1 prei, 1 groene selder, 1 witte selder, peper en grof zeezout. Garnituur: dille, bieslook, viooltjes.
Voor de safraansaus: 4 sjalotjes, 10 saffraandraadjes, 2 deciliter visfumet, 1 dl Noilly Prat, 1 liter room, 250 g boter in klontjes
Bereidingswijze
1. De staartfilet in 4 gelijke delen snijden, kruiden, in de bloem wentelen en bakken in boter.
2. De groenten fijn snijden en koken in gezouten water.
3. De sjalotjes fijnsnijden en fruiten in boter. De visfumet, Noilly Prat en saffraandraadjes toevoegen en tot de helft inkoken. De room en boter toevoegen en al roerend inkoken tot sausdikte. Op smaak brengen met peper en zout
4. De groenten op een diep bord schikken en met de saffraansaus overgieten. De staartvisfilet erop schikken en garneren met dille, bieslook en viooltjes.

NAAR DE KLOTEN ?
Zie aktiviteitenkalender voor vissers, elders in dit blad

Een stem uit Groot-Brittannië:

'Vissers moeten de zee beschermen'

DE BRITSE REGERING slaagt er hoe langer hoe meer in een gespreksonderwerp te worden en dan niet omwille van haar populaire maatregelen. De Belgische vissers zijn dan weer NIET over de Britse controles te spreken. Voor de rest toont de dolle koeiencrisis aan dat de Britse regering een wel heel bijzondere visie heeft op Europa, op milieumaatregelen, op op volksgezondheid, voedselproduktie, op welzijn, op samenwerking... Kortom op àlles.
Dat er ook in eigen (ei)land hoe langer hoe meer kritiek komt op dat soort politiek is duidelijk. Tijd dus voor een Britse stem in onze opiniereeks *Waar gaan we naartoe?* De Engelse Jay Cresswell (*) heeft zo een eigen mening: de toekomst is veel te belangrijk om ze aan de regering over te laten!

JE MOET VANDAAG al hard je best doen om *niet* te zien hoe grondig de wereld verandert. De voorbije jaren hebben we in Europa opmerkelijke politieke omwentelingen meegemaakt, maar ook op andere terreinen zijn er grote veranderingen, op milieugebied bijvoorbeeld.
We worden vandaag zelfs allemaal verondersteld iets voor de groene zaak te doen en in ons supermarktkarretje komen hoe langer hoe meer 'milieuvriendelijke produkten' terecht.
Desalniettemin moeten we ons in Groot-Brittannië luidop de vraag stellen of we door de regering echt aangemoedigd worden om onze boel op te kuisen? Neemt de Britse industrie een verantwoorde houding aan ten aanzien van de afvalberg? Is het milieu zich vandaag al aan het herstellen? En hoe is het met de zee gesteld?

Vis

Velen zijn ervan overtuigd: vis is een zuiver, volledig natuurlijk voedsel dat niet door de mens bezoedeld is. Vis is goed voor ons, zo zeggen zowel de dokters als de mannen van de marketing [De auteur verwijst vervolgens naar een aantal incidenten die zich in de zomer van 1990 in Groot-Brittannië voorgedaan hebben en die erop wezen dat daar met de vis toch iets aan de hand zou kunnen zijn. Het Britse ministerie voor visserij, het 'Ministry of Agriculture, Fisheries and Food' (MAFF) hield echter vol dat er helemaal geen reden tot ongerustheid was] Een aantal milieujongens zijn daar dus minder van overtuigd en wijzen ons op de Noordzeevervuiling, veroorzaakt door rioolwater, industrieel afval en op nitraten en forfaten die door de intensieve landbouwtechnieken in zee terecht komen.

Wie heeft gelijk?

De houding van de Britse overheid terzake is simpel: in de Noordzee is alles in orde en de pollutie is aan het verminderen. Het MAFF houdt deze redenering al jaren vol. De Britse regering week evenmin van dat standpunt af toen Franse en Nederlandse onderzoekingen in de tachtiger jaren aan het licht brachten dat sommige levensvormen in het zuiden van de Noordzee er wel degelijk erg aan toe waren. Niets aan de hand, zo bleven de Britse ministeries zeggen.
Het MAFF heeft nochtans de wettelijke verplichting om het Britse publiek te beschermen tegen milieuvervuilende produkten die schade berokkenen aan voedsel dat uit zee komt. Die verplichtingen zijn in Groot-Brittannië vastgelegd in het 'Environment Protection Act' (1985) en het 'Radioactive Substances Act' (1960). Het MAFF zegt dan ook dat ze regelmatig vis en schelpdieren analyseert die in de wateren rond het Verenigd Koninkrijk gevangen worden (...) Daarenboven, zo stelt het MAFF, doen we dat al sinds de late vijftiger jaren. We gingen daarmee al aan de slag toen in Groot-Brittannië besliste om atoomenergie te produceren (...)
En het is waar. Jaarlijks laat de Britse regering ongeveer 600 stalen nemen in het water rond nucleaire installaties en in elk staal zitten wel dertig of meer vissen. Om de aanwezigheid van zware metalen en pesticiden te meten (met inbegrip van de tijdbom van de PCB's) worden dan weer andere stalen genomen. De resultaten worden jaarlijks in rapporten gegoten. Verder wijst de regering erop dat lozingen ook in Groot-Brittannië onderhevig zijn aan vergunningen en dat alles wat in zee gedumpt wordt van dien aard moet zijn dat het mens en omgeving niet fundamenteel kan schaden. De wetgever kijkt erop toe dat dit zo is! Wat blijkt trouwens uit de cijfers? Die tonen ons, zo stelt de regering onomwonden, dat de zeeën de jongste tijden minder vervuild geraken; een proces dat hand in hand gaat met het aanwenden van efficiëntere methodes om industrieel afval kwijt te geraken.
Allemaal goed en wel, maar gaat dat alles wel snel genoeg vooruit en interpreteert de overheid de cijfers op een correcte manier? Want elke economist, statisticus of policus kan je zeggen dat cijfers en feiten voor om het even welk karretje gespannen kunnen worden. Overigens zijn onze vragen niet onterecht, want hoorde ik indertijd niet een petroleumbaas zeggen dat de oliemaatschappijen er echt wel toe gedwongen moeten worden om hun vuil op te

kuisen. Tussen de lijnen was zijn boodschap duidelijk. Als de industrie — èlke industrie — niet verplicht wordt om proper te gaan werken, dan gaat ze over de schreef... dat geldt overigens ook voor de visserijindustrie.

Kwaliteit

Managementgoeroes zullen ons vandaag zeggen dat al dat afval eigenlijk het bewijs is dat er contraproduktief gewerkt wordt. Moesten de zaken uitgevoerd worden volgens de regels van de managementskunst dan zou er nog maar weinig afval zijn. Verder is het zo dat regeringen door drukkingsgroepen als Greenpeace ertoe overhaald moeten worden om de milieuvervuiling hoog op de agenda te plaatsen.

In 1989 lanceerde de organisatie Worldwide Fund for Nature (ex-World Wildlife Fund, WWF) een grootse campagne om het marien milieu van Groot-Brittannië te redden. Het fonds besliste vijf jaar werking uit te trekken om de Britse en Europese regeringen ervan te overtuigen de pollutie en de kustontwikkeling scherper in het oog te houden. Ook wilde WWF, met datzelfde doel voor ogen, bruggen leggen naar de visserij.

Die milieuorganisatie berekende dat er meer dan 100.000 soorten door mensen gemaakte produkten in de Noordzee terecht komen, daaronder bevinden zich niet-afbreekbare pesticiden en chemicaliën en miljoenen tonnen onbehandeld rioolwater.

Professor Cummins van de universiteit van Ontario in Canada voorspelt dat de grootste pollutie uiteindelijk van de PCB's zal blijken te

'Waar gaan we naartoe?' is de Vrije Tribune van HVB. Wie wil deelnemen aan het debat over de toekomst van de Vlaamse visserij stuurt een bijdrage naar HVB, p/a Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Tel/fax: 059 / 32 55 59.

komen. Twee miljoen ton van die PCB's zijn nu reeds geproduceerd, Een derde is al in het milieu gedumpt en een vijfde daarvan vond reeds zijn weg naar zee. Cummins steekt overigens zijn nek ver uit wanneer hij zegt dat de visserij zoals wij die kennen daardoor aan haar einde kan komen. Vooral de Afrikaanse en de Zuid-Amerikaanse kustvisserij zijn bedreigd, zo zegt hij, want vlak voor die kusten worden het meeste PCB's gedumpt.

Visserij moeten druk uitoefenen

Tegelijk richt WWF zich dus naar de vissers, want zij moeten een verantwoordelijkheid opnemen en dat betekent strengere quota, grotere maaswijdte... Sommige vangstmethoden moeten uitgeschakeld worden. De visserij zal daarbij winnen, maar alleen als ze een lange termijnrekening maakt.

Voor de rest moeten de vissers zich openlijk afvragen wat er met het milieu gaande is. Zij moeten druk uitoefenen om het lozen in zee tegen te gaan. Ze hebben dat al gedaan, bijvoorbeeld toen de Britse koolmijnen hun afval voor de Britse noordoostkust dumpten, maar laat het duidelijk zijn: lokale akties schieten in deze strijd tekort.

Het gevecht moet goed georchestreerd worden en politiek ondersteund. Het moet gevoerd worden in samenwerking met vissers van andere Europese, en overigens ook van niet-Europese, landen. Immers: wie het op 'parochiaal' niveau probeert te doen is tot mislukken gedoemd.

De vissers zijn de laatste grote jagers, zij oogsten een natuurlijk produkt waarnaar de vraag nog stijgt. De voorraden moeten bijgevolg beschermd worden tegen schadelijke invloeden — dus TEGEN DE MILIEUVERVUILING!

Jay Cresswell

(*) Het artikel van deze publiciste verscheen in 1990 in het Engels in Toilers of the Deep, het tijdschrift van de Royal National Mission To Deep Sea Fishermen.

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28

van schepen van mensen & van de zee

HOE ER GEWERKT wordt aan boord een visbak... Als je er niet bij bent, kan je het niet weten... Hoe mensen zich afsloven... Het harde, ware arbeiden. Het vissersberoep is het ruwste, het hardste dat er bestaat.
Natuurlijk, je kan daarover wel lezen, maar 't is toch heel anders *'in het echt'*. Natuurlijk, er is al veel veranderd sinds de 'moteurs', de 'visbakken'... Veranderd? Zeker, maar verbeterd?

't Is twee uur 's nachts als de matroos van wacht de rest van de bemanning uit de kooien, diep beneden, haalt. De wind is noord; een stuk of vijf, zes. Donkere nacht met heldere dampkring. De werkers van de zee, de wanhoop van de mens aan boord, het lied van de zee, het is allemaal beschreven. Maar als ze 't al gelezen hebben, dan zouden ze het zeker niet waarderen, de zes die hier en nu aan boord zijn. 't Is beter in 't Schiptje bij Jakkeliene... of achter moeder heur rug in de opper. Op naar de wal! Naar het lachende, lonkende leven. Kleine vreugden hebben even diepe wortels als de smart.
— *Een zuchtje,'* spot de schipper als hij zich rekt, de neus in 't clearview screen — *early bird that catches the worm — 'en 't is een hoge wind.'* Vier uur tukken als je de hele dag op de been geweest bent, is geen cadeau. Het schip rolt boord in boord uit.
— *'We gaan heur op t zeetje leggen,'* zegt de stuurman, *'dat is 't gemak van een gatvisscher... Je kunt veel langer aan de korre liggen en winden doe je met droge voeten'*. De mannen hebben overalls en handschoenen aangetrokken.

De schipper doet verder zijn mond niet open. Hij heeft zijn hele leven in zijn eentje doorgebracht, als een wandelende jood, maar dan op 't water. Hij weet maar al te goed dat een varende mens met zichzelf leert praten. 't Is immers lang vissen voor vel en been. De reis blijft duren.
En dan... een *flash* aan stuurboord: het visserijwachtschip. Controle van 't visruim en van de bocken.
— *'Maak bak drie leeg!'*. Het onderzoek blijft duren. Zeven visplanken diep ijs controleren en vis en logboek en vangstregister... want alles dient genoteerd te worden, elke dag: aantal trekjes, posties, zeegang, hoeveelheid en soorten gevangen vis. De schipper met zijn bic. ('Coulier mazout', staat erop.) En klopt het visboek niet met de vangst in 't ruim dan hangt er stront aan 't stokje. De controleur steekt zijn meetstok door de mazen van de kuil en 't vierkantig stuk, de rug.
Na een uur is de inspectie afgelopen. Maar ze kunnen weer opduiken, eender waar en wanneer. Twee, drie keer per reis. Mee naar Lowestoft. Aan de ketting. En wellicht een onbetaalbare boete. Zo gaat dat.
Minder vis vangen, schamele markten, minder inkomsten... Van hinderpaal naar zwarigheid, ter nauwernood aan de kost komen. Goed vissen is iets uit 't verleden, want er is nu een leger landmannen dat de vissers overspoelt met reglementen en aanbevelingen... Papierschijters die hun eigen baantje beveiligen.
En dan komt de nevel. Gluiperige mist die in dampige golven haar grijze verveling over het dek sleept; een muur, je zou er tegen kunnen leunen. En je zou 't niet geloven, maar het is een volle kuil die daar uit zee gehesen wordt; een klein mirakel... alsof kabeljauw, tarbot en wijting door de mist hun weg verloren hebben en in 't net terecht gekomen zijn.

Werk. Het mes snijdt het witte, weke vlees en het gewette lemmer, levendig en gevaarlijk, herhaalt almaar dezelfde bloederige trek. Gutten. Het zeewater wast de vis, dringt in de kleren, spuit op de waterdichte combinaison. Wassen, spoelen. Het gevaar altijd aanwezig. Stapelen in 't ijs.
— *'We gaan niet verlopen, vieren maar!'* beslist de schipper. De planken scheren de top van een deining die van ver komt, de lange zwel breekt op de steven en breekt spoelt over dek. Het schip duikt, wekt braaklust...
En bovenop de klaagzang van de zee, de stuurman die onverhoeds iets in zijn rechteroog krijgt, iets dat hem blind en ziek maakt. Vermoeidheid en depressie. Stilte aan boord. de moraal zakt onder het vriespunt. De zaktelefoon. Oostende-radio is onmiddellijk bereikbaar, maar kan niet helpen.
— *'Maar schipper, je zit te hoog om de heli te zenden...'* Maar die schipper weet van wanten, is niet voor één gat te vangen.
— *'Winden jongens, we lopen naar olieplatform KGA in 't Leman Field'*.
— *'KGA, KGA, we need a doctor, our mate needs a medical doctor urgently.'*
— *'You're welcome, skippeer. We haven a docor on board, we'll send you the tug... We can be with you in about two ours from now, stay away from the rig...'*
— *'Stuur noordoost ten oosten Wolle, we zijn hier weg!'*

lin

CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :
TRECO ENERGY SYSTEMS
(02) 689 24 66
Fax (02) 687 87 63
STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

AUTHORIZED MARINE DEALERS
LONGUEVILLE MOTOREN
TEL (03) 225 04 44
FAX (03) 233 50 71
I.D.P. OOSTENDE
TEL (059) 32 18 64
FAX (059) 32 08 13
F.S.E. GENT
TEL (09) 251 25 81
FAX (09) 251 39 61
CHANTIERS NAVALS NAMECHE-SEILLES
TEL (085) 82 69 10
FAX (085) 82 73 60

Het Visserijblad zal niet bereikbaar zijn tot 14 juli. Vanaf maandag 15 juli zijn we er weer.

'Maar als ik er nu van hou om in de woestijn te roepen' (Henri de Montherlant)

Op weg langs de kapellekensbaan

Over het doorbreken van een mentaliteit

OP 26 MEI mocht ik van de Oostendse vereniging Vandaag & Morgen de aperitievende medemens over mijn literaire activiteiten onderhouden. Groot was daar de verbazing toen bleek dat ik ook artikels en boeken gepubliceerd had die helemaal niets met de visserij te maken hebben; dat ik dus ook een leven *buiten* de visserij blijk te hebben. Nog groter echter was mijn eigen verwondering toen ik daar weer eens mocht ondervinden hoezeer de kustbewoners hunkeren (het woord is bewust gekozen) naar informatie over de visserij, een activiteit die zich nochtans vlak voor hun ogen afspeelt. Oogcontact blijkt echter niet genoeg te zijn, want de visserij boeit de burger, zo zag ik daar voor de zoveelste keer, zoals alleen *het vreemde* iemand intrigeren kan.

DAT DE VISSERIJ als vreemd ervaren wordt, komt deels door de aard van het beestje: nachtelijke activiteiten, verre einders, de zee als schoot van alle leven, jagers met eigen zeden en gewoonten... een wereld die tegelijk aantrekt en afstoot.
Daarbij komt dat de visserij geëvolueerd is van een alomaanwezige bezigheid naar een — zeker te Oostende — marginale economische activiteit. Hetgeen de politieke (publieke) interesse tot even marginale proporties teruggebracht heeft: geen stemmen, geen macht... en bijgevolg geen politieke aandacht.
Dan is er nog, hetgeen ik noem, de *kapellekensmentaliteit*(1). Het is die mentaliteit die het ons lapt. Een houding die duidt op een heimelijk collectief bestaan in de visserij; uitdrukking van een wereldje dat doelbewust afgeschermd wordt van de rest van de maatschappij. Kliekvorming. Eigen belang eerst! Een leven dat zich als het ware uitsluitend in de eigen kapel afspeelt en dat moet afgeschermd worden tegen de 'ketters', de 'moren', de 'barbaren', kortom: de 'vreemden', zij die niets met *ons* kapelletje te maken hebben. Vandaar het nieuwe (?) maar onmiskenbaar Vlaamse woord: kapellekensmentaliteit.

Nog een geluk dat wij er zijn

In de visserij wordt over zichzelf gesproken als over 'de sector'. Men had dus evengoed 'de kapel' kunnen zeggen. In die sector is het maatschappelijk debat teruggebracht — zeg maar verschraald — tot lobbywerk dat o.m. via de 'Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij' georganiseerd wordt. Verder wordt kritiek niet geacht buiten de sector geformuleerd te worden en de onverlaat die het tòch doet is in het beste geval een doemdenker, in het slechtste geval is hij 'een ramp voor de visserij'. Voorwaar een mentaliteit die niet bijdraagt tot enige betrokkenheid vanwege de bevolking. Meer zelfs, een houding die er uitdrukkelijk voor zorgt dat de visserij van het publiek vervreemdt — waardoor het die visserij als *vreemd* ervaart. Het Visserijblad (HVB) is een tijdschrift dat zich uitdrukkelijk tegen die mentaliteit verzet. Al vele jaren spannen wij ons in om het maatschappelijk debat tot in het hart van de visserij te brengen. Anderzijds doen wij wat we kunnen om de visserij uit het — veelal zelfgekozen — isolement te halen. Daarom gebeurt het al eens dat we een stuk schrijven dat de grenzen van HVB *overschrijdt*. We proberen een ander, soms breder, publiek te bereiken met een pamflet, een verhaal, een toneelstuk... Daarom gebeurt het ook dat we al eens ergens over de visserij gaan spreken. En omdat het ene woord het andere mee brengt gebeurt het dat men ons links en rechts vraagt een stuk te plegen voor een krant, een tijdschrift, een ledenblad... Als we tijd hebben (bijna altijd dus, want wie geen geld heeft, heeft tijd) gaan we daarop in, want die activiteiten zijn als het ware bruggetjes die gelegd worden om 'de sector' met de rest van de wereld te verbinden. Hetgeen, zoals gezegd, onze bedoeling is. En je leert al eens iets: dat de kapellekensmentaliteit helemaal geen exclusieve visserijaangelegenheid is bijvoorbeeld.

De kapellekensbaan van de politiek

Wie het publiek wil bereiken, kan niet om de politiek heen. Het *publieke* is haast synoniem van het *politieke* (en het rijmt nog ook). Maar voor ik mijn redenering verder zet, moet ik jullie iets *verklappen*: van alle politieke partijen, die ik niet graag zie, zie ik de SP het liefst van al (herlees die zin nog eens rustig). Ik ken ze dus, die mannen. Vandaar dat ze me enige tijd geleden vroegen om een bijdrage te schrijven voor het ledenblad van de Oostendse afdeling, dat de merkwaardige ☛

titel 'De Rode Lijn' draagt. Hetgeen ik dus deed. Ik schreef een stukje over de noodzaak van nieuwe technieken in de visserij, over experimenten die ons moesten toelaten ook in de toekomst nog Vlaamse vissers te mogen tellen. De publikatie zelf kreeg ik niet te zien, want ik ben geen abonnee op die 'rode lijn' en niemand deed de moeite om me een bewijsnummertje op te sturen. Toevallig kreeg ik veel later tòch het ding te pakken en ik vond mijn tekst terug (2), keurig opgemaakt onder mijn zelfgekozen titel *'De visserij: een experiment in sociale verankering!'*
Alleen... er was iets aan mijn tekst veranderd. Het slot luidde oorspronkelijk: *'Willen we de visserij hier sociaal verankeren, dan moet de politieke wereld dat laten weten. Wij hebben ter zake een aantal voorstellen. Wie ze hebben wil, mag ze komen vragen.'* Dat vond ik in de publikatie dus niet terug. Schrik dat Agalev aan mijn deur zou aankloppen om eens te komen luisteren? Of Waardig Ouder Worden (WOW)? In elk geval trok de redacteur van 'de rode lijn' een rode streep door mijn zin en schreef in de plaats: *'Elk initiatief terzake ook en vooral uit de privé-sector verdient onze ondersteuning.'* En daaronder stond mijn naam.

Alstublieft!

Wie mij een beetje kent weet dat mijn voorstellen nu juist van het soort zijn waarvoor de privésector absoluut geen interesse heeft. Daarom formuleer ik ze namelijk: als ìk het niet doe, dan doet niemand het! Wie braaf is zal zeggen dat mijn ideeën deze van de privésector aanvullen, wie stout is zegt dat ze ermee botsen. De rode-lijnman (!) had dus mijn tekst niet geredigeerd, hij had mijn woorden veranderd in hun tegendeel. En waarom? Omdat dat beter in het SP-kapelletje paste.
Eerst was ik dus boos en daarna begon ik te twijfelen. Misschien was het allemaal zo kwaad niet bedoeld, misschien was de tekstverandering onschuldig en wisten ze in de SP niet dat mijn ideeën en deze van 'de privésector' — de sector! — elkaar niet bepaald 'dekken'. Misschien hadden ze in die partij de pamfletten niet gelezen waarin ik steevast voorstellen formuleer die er m.i. mee kunnen voor zorgen dat de visserij uit het slop geraakt. Misschien waren mijn voorstellen nooit tot in het SP-kapelletje doorgedrongen. Ik had gewoon weer mijn best niet gedaan, zo dacht ik dus. Ik moest meer *'haar op mijn tanden'* hebben en harder aankloppen op de kapeldeur van bijvoorbeeld de SP.

Sabam bellen

Vervolgens. In mei kreeg ik een persmededeling vanwege de Bredense eerste schepen Jacky Maes, sinds kort ook SP-volksvertegenwoordiger. Daarin kon in de integrale tekst van zijn tussenkomst in het Vlaams parlement lezen. (3) Mijn ogen werden meteen aangetrokken door volgende zinnen: *'In de visserij zijn er in feite 2 grote problemen'*, zo verklaarde Maes zelfzeker, *'Enerzijds is het een feit dat de moderne technologie niet betaalbaar is, tenzij je de internationale concurrentiestrijd aankan en dat de visserijsektor winstgevend blijft. Vandaar dat rendabiliteitsverhoging voor de visserij een absolute must is. Anderzijds is het eveneens juist dat de visserij maar kan overleven indien de banden met de visserijgemeenschap terug aangetrokken worden. Er is een oplossing die haalbaar is. Een onderste grens van 150 vaartuigen is absoluut noodzakelijk...'*. Ik las een kronkelende, naar dialectiek neigende gedachtengang die ik als de mijne ervoer. Ik haalde dus prompt mijn verzamelde geschriften boven en vond een tekst die ik al in 1995 schreef. Daarin stond letterlijk: *'Globaliserend kunnen we zeggen dat de visserij twee (aan elkaar tegengestelde?) problemen moet oplossen. Enerzijds blijft het onloochenbaar dat de moderne technologie niet betaalbaar is tenzij je deelneemt aan de internationale concurrentiestrijd — en daar succes mee hebt. Vandaar dat rendabiliteitsverhoging voor de Vlaamse visserij een absolute must is; anderzijds is het evenzeer waar dat de visserij maar kan overleven wanneer de banden met de visserijgemeenschap nauw aangehaald worden. Een onoplosbare tegenstelling? Niet wanneer we het ordewoord van een onderste leefbare grens voor de vloot weer opnemen en centraal stellen in een Vlaams meerjarig oriëntatieplan dat de vloot opbouwt in plaats van afbreekt'* en dan volgt nog: *'Een onderste grens van 160 vaartuigen!'* (4)
Bijna had ik Sabam gebeld om mijn auteursrechten op te eisen, maar daarna realiseerde ik me dat het uiteindelijk toch de bedoeling is dat mijn woorden verder geraken dan het stuk papier waarop ik ze neerschrijf. Als dat dan eens lukt, moet ik niet klagen... alleen is het spijtig dat die woorden dan ook geaborteerd worden: in de Maes-tekst sneuvelen niet alleen 10 vaartuigen, maar ook het Vlaams oriëntatieplan om de vloot sociaal te verankeren. En dan heb ik het hier nog niet over de voorstellen die onmiddellijk op die paragraaf volgen en die de volksvertegenwoordiger (of zijn tekstschrijver) bewust *niet* overgepend heeft.
Nu mag je vooral niet denken dat ik me hier bezondig aan de Vlaamse volkssport nummer één: het populaire socialistenschieten. Want het weze gezegd: in de andere partijen is het, alvast wat de kapellekensmentaliteit betreft, zeker niet beter. Meer zelfs: in de politiek tref je gewoon de ene kapel naast de andere aan op de boulevard die de kapellekensbaan heet.

Ja die van Koekelberg!

Laat ons dus eens kijken naar de grootste partij van het land, de CVP, die haast natuurlijkerwijze over een eigen kapel beschikt. In het Oostendse weekblad (en fenomeen) Tijdingen (24/1996) lees ik dat staatssecretaris Moreels op 5 juni ter stede een persconferentie hield over *'de sociale economie, een oplossing voor de werkloosheid'*. Hij wil daarvoor in Oostende een centrum oprichten en hij ziet er bedrijven ontspruiten met een sociaal doel. Interessant, zo denk ik meteen ☛

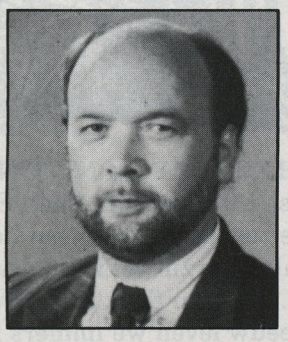
weer, temeer daar ik in 1994 een pamflet — wel ja: alweer een pamflet — schreef (5) dat uitvoerig in de pers besproken werd en dat als volgt eindigt: '*Wanneer de feiten in de Oostendse visserij op een rijtje gezet worden, blijkt dat er naast de klassieke reder ook plaats is voor een nieuwsoortige rederij, een rederij met aparte kenmerken. Deze nieuwe reders zullen met veel banden aan de vissersgemeenschap gebonden zijn (...) Naast economische normen zullen ze rekening houden met de sociale, familiale en ecologische factoren die uit de gemeenschap aangebracht worden (...) Op het eerste gezicht lijkt het me zinvol het in de richting van een 'samenwerkingsverband' tussen verschillende jonge vissers uit dezelfde vissersgemeenschap te zoeken: gelijkwaardige partners die misschien wel samen een coöperatieve vennootschap oprichten (...) Het lijkt me boeiend voor politici om ter zake één en ander op poten te zetten (...) Het lijkt me boeiend voor jonge vissers om te kijken of dergelijke ideeën de test van de werkelijkheid kunnen doorstaan...*'
Over sociale economie gesproken! Blijk ik daar een concreet project voor geformuleerd te hebben, lang voor de staatssecretaris er zijn ding van maakte. En dan vraag ik me natuurlijk af hoe het komt dat Moreels nooit mijn pad gekruist heeft. Misschien komt dat wel doordat hij toentertijd nog niet zo erg aan politiek deed, zo denk ik eerst nog. Maar die gedachte moet ik onmiddellijk verwerpen, want eigenlijk ben ik er sindsdien niet mee opgehouden dat voorstel te propageren. En verder: wat volksvertegenwoordiger Maes weet te vinden, kan voor staatssecretaris Moreels toch niet onvindbaar zijn.
De waarheid is dat Moreels zijn eigen kapelletje zelfs niet meer verláát. (6) Hij blijft zelfs binnen de kapelmuren als hij de werkloosheid te lijf wil gaan; een fenomeen dat de persoonlijke levensbeschouwing toch overstijgt, zo zou je denken. Mis! De sociale economie waarover hij het heeft is '*een economie in personalistisch en christen-democratisch perspectief*'. '*Moreels refereert naar de christen-democratische traditie van coöperatieven*', zo lees ik in Tijdingen. Met andere woorden: een kapellekensmentaliteit op het formaat van de basiliek van Koekelberg! Was dat nu echt nodig? Moreels had kunnen zeggen dat die sociale economie naar een *Oostendse traditie* wijst (S.E.O.), of naar een *arbeiderstraditie* (Vooruit) zonder de concurrerende kapel van de sociaal-democraten te noemen. Dat hij uitdrukkelijk niet verwezen heeft naar de *stalinistische traditie* (kolchoze) is, gezien de tijdgeest, begrijpelijk, maar hij had wel kunnen spreken over een *liberaal-democratische traditie* (Onderlinge Visafslag!), hij had kunnen verwijzen naar een *communalistische traditie* (Kibboets), of, waarom niet, naar een *alternatieve traditie* (Mondragón) (7).
Er zijn, met andere woorden, zoveel verschillende voorbeelden van sociale economie en nog meer ervaringen met coöperatieven dat we gerust kunnen spreken over een *menselijke traditie*. Maar dat doet Moreels dus niet. Hij wil zijn sociale economie per se in zijn eigen kapelletje plaatsen.
Zo zijn die mannen!
Dus zet ik mijn tocht langs de kapellekensbaan voort en klop vandaag aan bij het kapelletje van Moreels. Of hij even buiten wil komen, want hij bevindt zich in een plaats waar het mij toch tè benauwd is.

Flor Vandekerckhove

(1) Kapellekensmentaliteit: waarschijnlijk bestaat het woord niet echt, maar dan moeten we het uitvinden, want het dekt perfect de lading van hetgeen ik ermee aanduiden wil. En bovenal: het klinkt zo Vlaams als het maar kan!
(2) Maart 1996 'De Rode Lijn', jaargang 1, nummer 2, p. 8 e.v.
(3) De tekst die door volksvertegenwoordiger J. Maes op 9 mei in het Vlaams parlement voorgelezen werd, vindt u in HVB VI, 1996 p. 18.
(4) 1995 'Er zijn grenzen, een pamflet'. P. 10. Wie 50 frank overschrijft op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad krijgt het toegestuurd.
(5) 1994 'De vissers zijn de negers van de stad, een pamflet over de maatschappelijke situatie van de Oostendse vissers'. 8 ps. Wie 50 frank overschrijft op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad krijgt het toegestuurd.
(6) Moreels: '*Vanuit levensbeschouwelijke hoek bekeken is het voor mij een bijzonder gevoel om eindelijk eens kleur te kunnen bekennen in de samenleving. Ik ben gelovig en dat mag ik nu zeggen ... Als voorzitter van een onpartijdige organisatie organisatie als Artsen zonder Grenzen kon ik geen kleur bekennen. Nu kan ik dat eindelijk wel*' Kerk & Leven 19 juni 1996 p. 3.
(7) Het Baskische complex Mondragón biedt sinds 1943 één van de meest succesvolle voorbeelden van een coöperatieve maatschappij op vrijwillige basis: in het begin van 1988 waren daar 166 coöperaties die eigendom waren van 21.000 werknemers.

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS - HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-Maritiem
VOOR AL UW PROBLEMEN WENDT U TOT DE

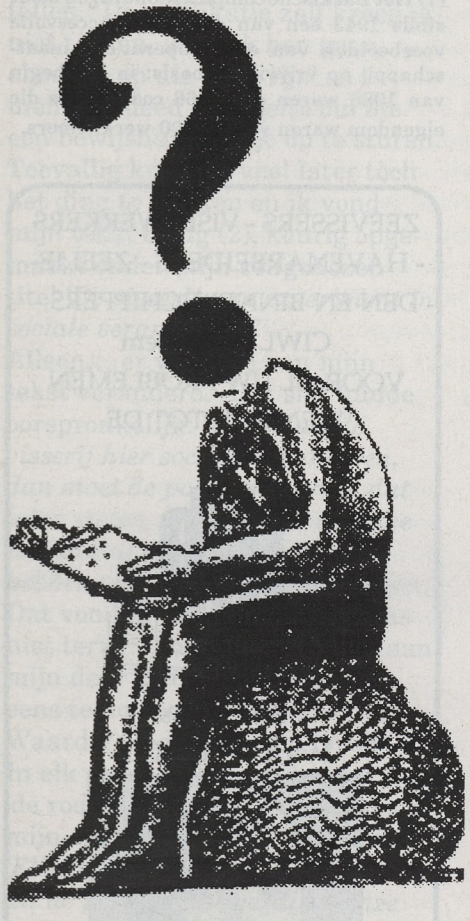
Secretaris
Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND
ABVV
OOSTENDE-VEURNE-DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 27 Oostende
Tel: 059 / 70 27 41
Fax: 059 / 70 51 33
BRUGGE
Kustlaan 176 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 47 15
Fax: 050 / 54 42 53

WIJ ZIJN GEK VAN DE ZEE,
maar dat is ooit wel anders geweest

Naar het strand? Ben je helemaal?



DE MARITIEME CULTUUR, er is nogal wat rond te doen, de jongste tijd. In Nieuwpoort loopt de zeezotte Luc Casaer de benen van het lijf om de oude vierboete zoniet gerestaureerd, dan toch gelocaliseerd te krijgen, in Oostende breekt die andere zeefanaat, Robert Coelus, een lans voor een maritieme stadscultuur, in Zeebrugge wordt de vismijn omgetoverd in een aquapark en in evenveel Blankenberges als er Bredenes zijn, is één of andere zeegeile politicus wel bezig een zeemuseum of maritiem archief te bekokstoven.
Wij zijn duidelijk gek van de zee!
Maar wie denkt dat het in onze genen ingebakken zit, heeft het verkeerd voor. Onze verre voorouders vonden de zee afschuwelijk; een plek waar je alleen maar naartoe trok als het niet anders kon. Als je visser was bijvoorbeeld.

IN 'HET VERLANGEN naar de kust' (*) beschrijft Alain Corbin hoe de zee door de mensen heel lang als weerzinwekkend ervaren wordt. Tot een flink stuk in de 18de eeuw leven we immers in een wereld die doordrongen is van bijbelse taferelen. De hele wereld wordt er als het ware door de bril van de bijbel bekeken. Er mogen in die tijd dan al reisverslagen zijn, ook kronieken van scheepsreizen, het weegt allemaal niet op tegen hetgeen in de bijbel te lezen staat, want ook de schrijvers van die stukken kunnen alleen maar aan het werk gaan volgens bepaalde patronen en die worden geleverd door *het boek der boeken*: de bijbel. Hoe dat dan in zijn werk gaat? De bijbellezende mens kijkt naar de zee en wat ziet hij? Hij ziet een restant van de zondvloed! En dus wendt hij vlug het hoofd af. Naar het strand gaan om er te verpozen? Ben je gek?
In die bijbel wordt benadrukt dat de zee eigenlijk een onvoltooid deel van de schepping is. Corbin verwijst in zijn boek dan ook naar een trits kerkvaders die de gelovige mens ervoor verwittigen: wie wil binnendringen in de mysteries van de oceanen komt dicht bij de heiligschennis te staan! En weer wendt de mens het hoofd af.

De proef op de som

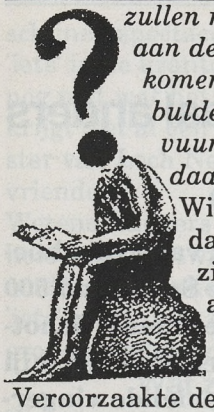
Wie dat indertijd allemaal lichtelijk overdreven vond en zelf eens een kijkje ging nemen, kreeg algauw genoeg kippevel om Ambrosius, Augustinus en die andere Basilius groot gelijk te geven. Het schouwspel dat een Noordzeestorm vanaf de kust te zien gaf was inderdaad iets om schrik van te krijgen. En als je daar aan het zeegat stond, dan kon je toch niet anders dan aan de Bijbelse tekst denken die zegt: *'De zee zal bergen overspoelen alvorens zich in de afgronden van de aarde te storten; de vissen en zeemonsters*☞

EURO DIESEL (ANTWERP) NV

Officiele verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL

Zwarte Weg 1, Haven 343
2030 Antwerpen

Tel. (03)5415011 *Fax (03)5415546*



zullen met luide kreten aan de oppervlakte komen; het water zal bulderen naar het vuur dat uit de hemel daalt.'

Windkracht 2 mocht dan wel rustiger zijn, het werd er allemaal niet minder schrikwekkend om.

Veroorzaakte de overtocht op zee geen scheurbuik? Kwam de mist niet van over zee? Verspreidden schepen in de havens geen epidemieën? En was er bovenal niet de verschrikkelijke zeeziekte die het beste bewijs was dat de mens daar niets te zoeken heeft?

Nog is de kous niet af. Het beeld van de afschrikwekkende zee wordt nog versterkt door de herinnering aan talloze plagen die zich sinds de vroege middeleeuwen vanuit de zee kwamen aandienen. Corbin: *'De sporen van de invasies door de Noormannen en de Sarasenen, de zeeroute die gevolgd is door de zwarte pest, de wandaden van piraten, maar ook van schipbreukelingen, smokkelaars en landrovers... En dan komen aan het eind van de zeventiende eeuw en in de achttiende eeuw nog de grote zeeoorlogen...'*

Hoe het er dan uiteindelijk toch gekomen is, ons verlangen naar het strand? Langzaam maken de mensen zich van de bijbel los. Het strand wordt in de 18de eeuw een plaats van genot. De mens komt niet meer naar de zee kijken om de grenzen te zien die God aan de macht van de oceanen gesteld heeft; neen hij komt om er zichzelf te vinden. De romantische kunstenaars en denkers zijn de eersten die dan een samenhangend vertoog over de zee als pleisterplaats presenteren.

Wij zijn gek van de zee, maar het is ooit wel anders geweest.

Flor Vandekerckhove

(*) 'Het verlangen naar de kust' (430 ps) van Alain Corbin werd in 1988 door uitgeverij Sun uitgegeven.

Het Citaat

'Ook het bestuur van de Rederscentrale heeft de buik vol van "enquête's" zoals de Maritieme Ombudsdienst die er op nahoudt. Vooral het feit dat de Ombudsdienstkoning Albert II van de opgeblazen verontrustende toekomstpersepectieven op de hoogte heeft gesteld, is volgens stafmedewerker Dirk Florizoone ver beneden de maat. "Die man is een ramp voor onze visserij. Wij distantiëren ons er volkomen van", zegt Florizoone.'

Visserijnieuws, 7 juni 1996

N.v.d.R: HVB daarentegen blijft de koning steunen!

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge NIEUW!

Tel: 050 / 55 11 36 — Fax: 050 / 55 11 38

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

Tel: 059 / 32 12 10 — Fax: 059 / 32 11 97

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.
Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

* **NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ (BOKKENVISSERIJ - GULLEN - HARINGVANGST - EUROKOTTERS - GARNAALVISSERIJ)**
* **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN (kwaliteit MONOFIL ORANJE O,50 mm)**
* **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

Een tocht langs Schotse vissershavens (IX)

Maar eerst iets helemaal anders

Het Monster van Loch Ness

DE GEOLOGISCHE GESCHIEDENIS is een zaak van grote hoeveelheden en van verre afstanden. Zij leert ons hoe Schotland 500 miljoen jaar geleden ontstond. Dat was dicht bij de evenaar! Schotland begon evenwel te schuiven. En nog geen klein beetje: 5.000 mijl naar het noorden en dat aan de snelheid van een groeiende vingernagel. Grootse tijden waren het! De heuvels rond Loch Ness zijn nog slechts stompjes in vergelijking met de gigantische bergen die ze ooit geweest zijn.

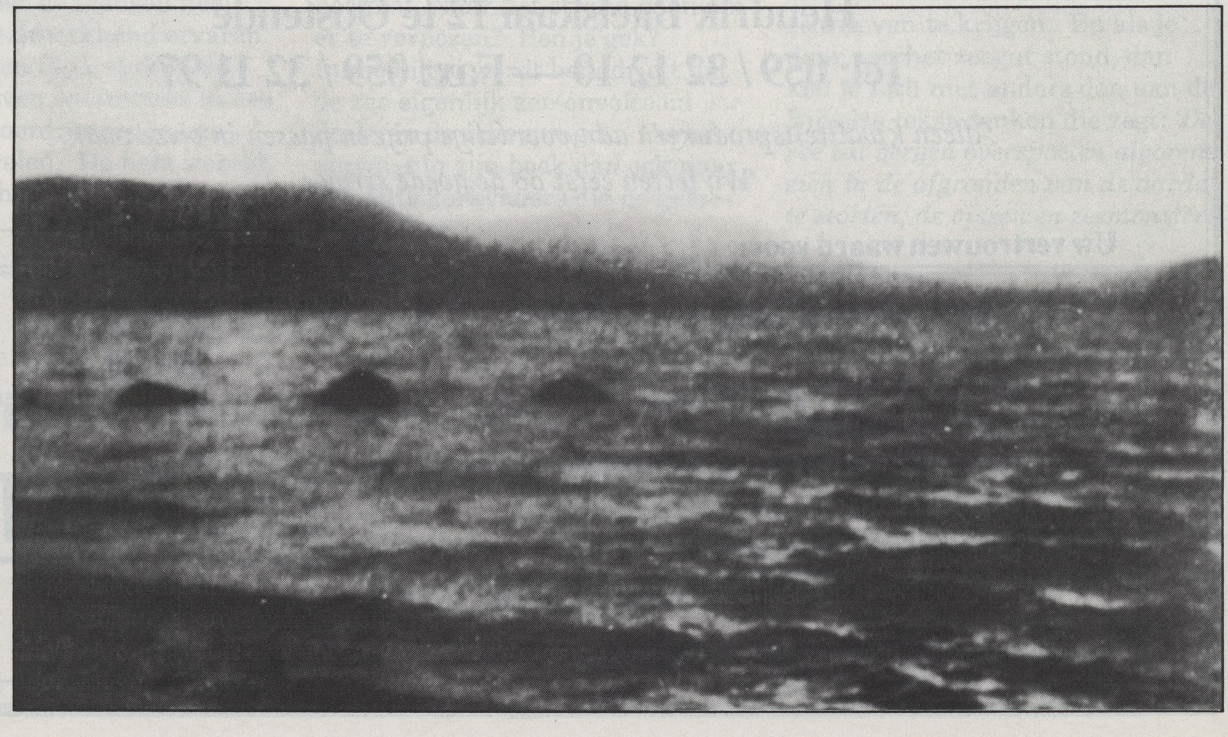
Loch Ness, een van de vele meren die Schotland middendoor snijden, heeft dan ook een rijk verleden. Het Loch heeft de vochtigheid van de tropische regenwouden gekend en de droogte van de woestijn, de koude van de ijstijden en — ergst van al —de opkomst van de mens. Wanneer we dat allemaal weten, dan klinkt de vraag niet meer zo gek: zou er dan geen tropisch zeereptiel in het meer schuilen? Moet kunnen! Een beest dat er zo'n 12.000 jaar geleden ingekomen is.

DE EERSTE TEKST die naar een monster verwijst, werd opgetekend in de *Book of Kells*, een soort dagboek dat in de abdij van het eiland Iona door Ierse monniken werd bijgehouden. Daarin lezen we dat de heilige Columba in het jaar 565 een Pict redt uit de klauwen van een monster aan de rand van Loch Ness. Daarna leeft het monster enkel verder in sagen en legenden. In het meer zelf wordt eeuwenlang niets meer gezien, ook al omdat de boorden begroeid zijn met pijn- en loofbomen.

In 1930 worden alle bomen rond de loch omgehakt. En hoe gaat dat? Er komen wat toeristen langs, de houthakkers dissen oude verhalen op, pubs veranderen in lodges (afgelegen hotelletjes) en een nieuwe industrie is geboren. Er wordt van de weeromstuit besloten geen nieuwe bomen meer te planten.

Foto's

In 1933 wordt de autoweg langs Loch Ness aangelegd. Het toerisme groeit samen met de autoindustrie en zo groeit ook de nieuwsgierigheid. En de straffe verhalen. Er komen meldingen dat 'iets' zich nu en dan aan de oppervlakte van het loch beweegt. En er zijn *bewijzen*. Van tijd tot tijd ver- ☛



De klassieker onder de Nessiefoto's. De foto van Lachlan Stuart. De eerste foto van het monster van Loch Ness?

schijnen spectaculaire foto's van 'iets' in de kranten (*). Men weet nog niet wat het is, maar het krijgt wel al een naam: het monster van Loch Ness, Nessie voor de vrienden.
Wetenschappers beginnen aan het hele gedoe te twijfelen ook al omdat geen enkele foto hetzelfde 'iets' toont. Alle foto's worden grondig onderzocht.

Wat zien we

Wat zien we op de eerste foto? Drie kameelachtige bulten van een monster? Neen! Het blijken rotspieken te zijn die een zeldzame keer en wel bij uiterst lage waterstand aan de oppervlakte komen. De volgende 'ontdekker' blijkt ergens in een poel een getruceerde foto te hebben genomen . De volgende foto blijkt meer kans te maken en geraakt tot in de NASA (US), er komen computers aan te pas en ja hoor, daar drijft daadwerkelijk iets, maar wat... het hoeft geen dier te zijn. 'Iets' dus. Vervolgens: fotograaf Shiel komt zelfs voor de rechtbank met zijn kiekjes. Echt of vals? zo vraagt de rechter. Vals zijn ze niet, zegt Shiel. Zijn ze dan echt? vraagt de rechter weer. Shiel zwijgt. En tenslotte: de mysterieuze voetsporen die beroepsavonturier Weatherall ontdekte, blijken afkomstig te zijn van een paraplubak, gemaakt uit de poot van een neushoorn. Een grappenmaker heeft deze beroemde jager een hak gezet! Trucages, optisch bedrog, rimpels veroorzaakt door neerslaande winden, 'bulten' veroorzaakt door uitdeinende boeggolven, drijvend wrakhout... Vele onderzoekers haken af, terwijl anderen nu pas de smaak te pakken krijgen.

L.N.I.

Het onderzoek wordt nu geformaliseerd in de *'Loch Ness Phenomena Investigation Bureau'* (LNI). Aan de rand van het meer komt een compleet kamp waar etmaal na etmaal waarnemingen worden uitgevoerd. Op verschillende hoogten worden observatieposten ingericht met fototoestellen en camera's met de krachtigste lenzen. De film van ene Tim Dinsdale wordt door de wetenschapslui ernstig genomen. De beelden tonen een wel dertig meter lang zwemmend 'iets' dat het meer oversteekt en terugzwemt. In 1972 wordt de film in de NASA onderzocht. Daar ziet men dat het 'wezen' geen dertig meter lang is, want dan zou het meer water verplaatsen. Het 'iets' blijkt eigenlijk twee verschillende dieren te zijn die dertig meter na elkaar zwemmen: zeehonden of otters.
Intussen heeft het LNI honderden stukjes film verzameld waarop iets beweegt op of net onder het wateroppervlak, maar wijzer wordt men niet. Maar waarom gaan we niet gewoon eens *onder* water kijken?

Onder water

Loch Ness is 40 km lang, 2 km breed en minstens 300 m diep. Het diepste punt werd nog niet gepeild. Het loch bevindt zich 15 meter boven de zeespiegel, vriest nooit dicht en heeft een constante temperatuur van 5 graden. Er monden 8 rivieren en tientallen beken in uit. De beken brengen turf aan. Het water is dus troebel, onderwaterfotografie is er bijna onmogelijk.
Desondanks:
- In 1969 wordt gedoken met een zakduikboot voorzien van harpoenen die stukjes vlees uit het monster moeten rukken ter analyse. De vissen blijken te vluchten als het ding eraan komt. Verder niets! In 1972 komt een team uit de USA met sonars het hele meer peilen. Niets. Tussen 1976 en 1978 worden sonars, camera's en lampen tot 50 meter diep gebracht. Niets. In 1979 komt een onderwaterspecialist van het Cousteauteam afgezakt. Vruchteloos.
Intussen leert men wel veel over het meer zelf. Er zwemt zalm, forel en verschillende soorten baarzen. Op de bodem zijn primaire levensvormen te vinden. Maar van het monster zelf: geen spoor. ☛

CREVITS

import - export
allerlei kettingen en kettingmatten
ankers
herbruikbare materialen
visserijbenodigdheden
rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33
Fax: 050 / 54 79 11

'Toch is er 'iets'. Tijdens sonaronderzoek worden steevast lange lijnen geregistreerd die wijzen op de aanwezigheid van een groot dier.'

Nieuwe theorie: Loch Ness zou, via diepe spelonken, wel eens in contact kunnen staan met het 40 km verder gelegen Loch Morrar, ook al met een (zij het minder bekende) monstergeschiedenis. En zo gebeurt het: in de jaren tachtig worden zowel Loch Ness als Loch Morrar nauwkeurig onderzocht. Niets. Maar opgeven is er echt niet bij. Adrian Shine duikt Tussen '82 en '84 maandenlang met de éénmansmodule 'Machan' (misschien het kleinste duikbootje ter wereld) in het meer. Zonder resultaat. In 1982 wordt de 'John Murray' te water gelaten, een opblaasbaar vlot, speciaal ontworpen om als platform te dienen voor sonar- en bodemonderzoek. Drie lange jaren wordt er koortsachtig gewerkt. Het levert niets op en het vlot wordt naar het museum verwezen.

Sonaronderzoek

Toch is er 'iets'. Tijdens sonaronderzoek worden steevast lange lijnen geregistreerd die wijzen op de aanwezigheid van een groot dier. Na het gebruik van een Furuno 106A komen de onderzoekers in 1982 tot de volgende bevindingen: de sonarstralen worden voor 50% worden teruggekaatst door de zwemblaasjes van de vissen. Als er nu een school vissen snel 30 à 40 meter duikt of stijgt à rato van bijvoorbeeld 80 cm per seconde, dan registreert de sonar een lange lijn of massa. Ook in dit geval is er dus geen monster.
In 1987 komt de ultieme poging om Nessie te localiseren. In oktober van dat jaar wordt operatie 'Deepscan' opgestart. Twintig motorboten, uitgerust met Lowrance echo-sounders, varen op 1 lijn Loch Ness af en terug. De vloot wordt gevolgd door de 'New Atlantis', een gespecialiseerd vaartuig uitgerust met o.a. een Decca positie-plotter en een Simrad scanning-sonar die de vele echo's moet registreren en interpreteren. Vele echo's die op een monster wijzen of kunnen wijzen worden achteraf ter plaatse fotografisch onderzocht. Het blijken grillig gevormde rotsen of verzonken boomstronken te zijn. Maar het maakt geen einde aan de Nessiestory. Men vindt tijdens het onderzoek zelfs een onbekend meetinstrument. En hopla: is er misschien belangstelling vanuit de ruimte? Drie sterke contacten die de echo opleverde vinden de onderzoekers achteraf niet meer terug. Vreemd? Toeval? In elk geval is dit genoeg om ook in de toekomst nieuwe theorieën en zoektochten te lanceren.
Als besluit moeten we nog een fenomeen belichten dat enkel in Loch Ness blijkt voor te komen. Een onderwaterfoto uit 1972 toont 'iets'. In 1975 kleurt de Britse Academy of Applied Science de foto in... en ja hoor: zou dat geen stuk van een plesiosaurus zou kunnen zijn? Maar het kan natuurlijk ook iets anders zijn. Bijvoorbeeld. De watermassa van het meer bestaat uit een betrekkelijk smalle bovenlaag warm en daaronder een massa ijskoud water. De scheiding tussen de twee heet de zomergrens. Doordat winden de warme laag in beweging brengen, veroorzaakt de botsing waterzuilen van soms wel 45 meter hoog. Ze kunnen zelfs door het wateroppervlak breken. Is die foto een opname genomen aan de zijkant van zo'n waterzuil? Who knows. Nessie blijft een mysterie. De opzoekingen in Loch Ness en Loch Morrar gaan ook vandaag nog door. Bestaat Nessie? Na enige Schotse whisky's bestaat ze alvast iets meer dan vlak daarvoor.

Daniël Pots

(*) We omschrijven de 5 bekendste *monsterfoto's*: (1) De foto van Lachlan Stuart toont op een mistige morgen drie rondingen, te vergelijken met kameelbulten, die afkomstig kunnen zijn van een lang reptielenlijf of -staart; (2) ene kolonel Wilson toont in 1934 een door hem gemaakte foto van een soort plesionsaurus. Dit beeld wordt wereldberoemd en overtuigt velen dat er een voorhistorisch dier aanwezig is; (3) de foto van MacNab toont een langwerpig lijf dat langs de ruïnes van Urquhart Castle zwemt; (4) twee foto's van fotograaf Shiel tonen in 1977 duidelijk en in kleur een nek en een hoofd van een soort dinosaurus; (5) de bekende Britse jager en beroepsavonturier Weatherall schuimt maandenlang voor rekening van de Britse krant Daily Mail de boorden van het meer af met sterke kijkers. Op een morgen ontdekt en fotografeert hij voetindrukken die afkomstig moeten zijn van een monsterachtig dier.

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:
Royerssluiskaai 48
B - 2030 Antwerpen
Tel.: 03 / 231 36 48
Fax: 03 / 231 57 65

Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B - 8400 Oostende
Tel.: 059 /32 28 25
Fax: 059 / 33 01 48

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten:RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten .

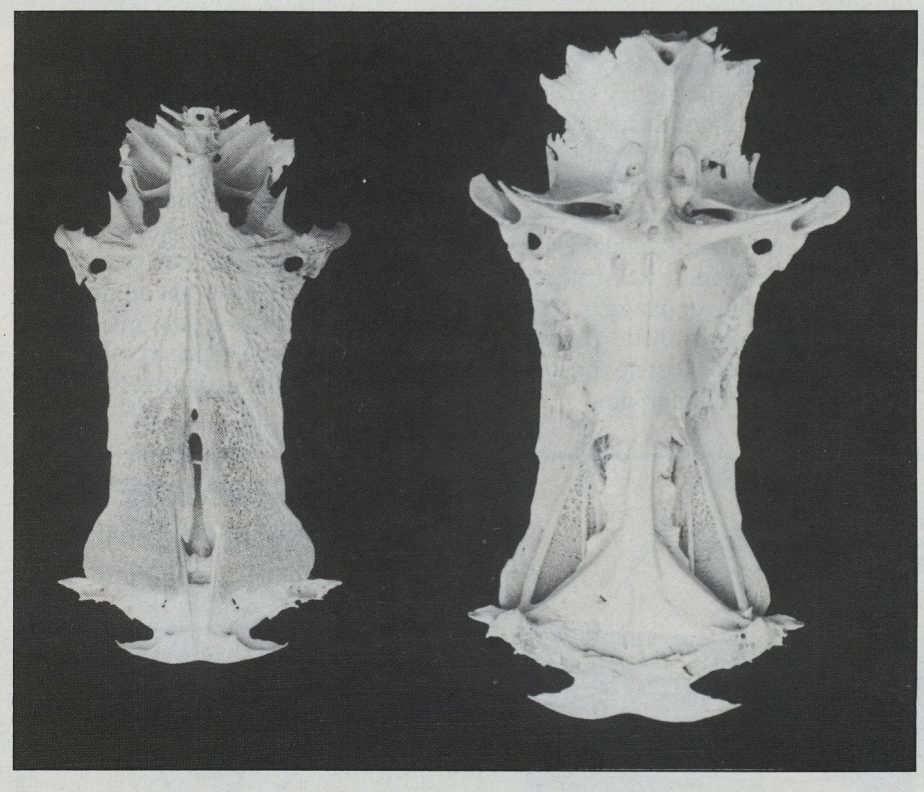
— Erkend servicestation —

Verantwoordelijke voor de kust: A. Van Durme (059 / 70 58 79)

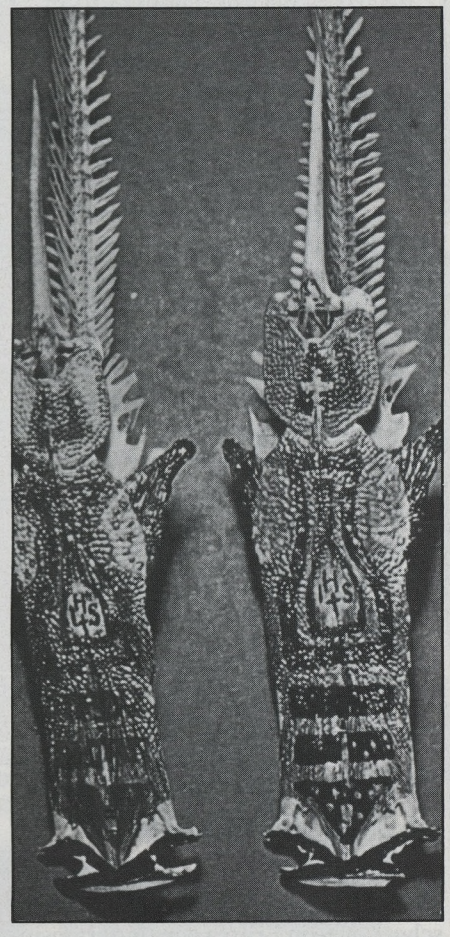
De legende rond de Christusvis

Een man zag in het bureau van toerisme te Bredene een kijkkast met een collectie schaal- en schelpdieren. Dit bracht hem op de idee om een skelet dat hij uit Amerika meebracht ter beschikking te stellen. Hij bezorgde twee exemplaren in een duur *Cartier*-doosje met een korte tekst over *The Legend of the Crucifix Fish*. Meer kon de man er ook niet over vertellen. Nieuwgierig als we zijn zochten we het verder uit. En jawel, de vis bestaat. In een vislexicon vonden we de *Christusvissen*, *Sea cat-fishes* in het Engels, *Kreuzwelse* in het Duits. Een Franse benaming ontbrak. De naam van de vis werd voor het eerst teruggevonden in een reisbeschrijving uit 1789. De Christusvis (lat.: *Arius proops*) is zowaar een bekende consumptievis aan de Zuid- en Middenamerikaanse kusten. Hij leeft in scholen in zout water. Eigenlijk zijn er vele soorten Christusvissen in de familie *Ariidae*, waarvan we er toevallig een te zien kregen. Ze worden ook vaak ondergebracht bij de muilbroedermeervallen.

Hun wetenschappelijke geslachtsnaam *Arius*, afgeleid van het Grieks, betekent *gewijd aan de oorlogsgod*. Het gedeelte van de rugkant tussen het ruwe schedeldak en de eerste rugvin (ontbreekt op de door ons gefotografeerde exemplaren) ziet er inderdaad uit als het borstharnas van een Romeinse soldaat. Sommigen zien er een monnik of bisschop met pij en kap in, die zegenend de armen uitstrekt. Draait men het skelet om dan krijgt men een beenderstructuur te zien die onmiskenbaar een kruisvorm bezit. Bij nader toezien kan men op de kruising een hoofd in een straalvormig aureool onderscheiden. Bij het heen en weer schudden van het skelet hoort men de gehoorbeentjes rammelen. Volgens de folklore zijn dit de teerlingen waarmee de soldaten voor de bebloede mantel van Christus dobbelden. Zij die dat horen zijn gezegend, zo wil het de overlevering.
In West-Indië en Zuidamerikaanse havensteden worden de hagelwitte skeletten grondig afgekookt tot het laatste vleesrestje verdwenen is. Vervolgens worden ze kleurig beschilderd met kruisen en anders christelijke symbolen en te koop aangeboden als amuletten die de indruk van een rijkelijk gebrodeerde bisschopsmantel versterken. (gw)



Bij de binnengebrachte exemplaren ontbreekt niet alleen het schildvormige schedeldak, maar ook de lange stekel van de rugvin en het getande zwaard. Links de bovenkant van het skelet, rechts de onderkant. De skeletten zijn niet groter dan 8 en 10 cm. (foto gw)



Een volledig skelet van de Christusvis, beschilderd met motieven die de mantel van een bisschop weergeven.

K U N S T

Françoise van Ré

In galerij de Holmenshoeve loopt nog tot 20 augustus een tentoonstelling van beelden van Dirk Lamote en schilderijen van Françoise van Ré. Laatstgenoemde heeft zich gespecialiseerd in het weergeven van het maritieme gebeuren in statische toestand: aangemeerde schepen, details van romp of boeg. Fotografisch perfect. Bij van Ré dus geen stormen of panoramische veldslagen, maar het omgekeerde ervan: tot rust versteende kaaimuur, roestige flanken, statische jachten.
Het werk van Françoise van Ré en van de beeldhouwer Dirk Lamote is nog tot 20 augustus te bekijken in De Holmenshoeve, Tempelhofstraat 6 te 8433 Slijpe (achter Middelkerke). Tel.: 059 / 30 25 16. (André Baert)

NEDERLAND

Open kampioenschap garnaalpellen

Tijdens de Visserijdagen Colijnsplaat (vrijdag 9 en zaterdag 10 augustus) zal een reuze garnaalcocktail geprepareerd worden waar minstens 50 kilo gepelde garnalen in zitten. De inrichters plaatsen zichzelf daarmee in het *Guiness Book of Records*. Maar vooraf wordt (op zaterdag om 15 uur) het *Open Nederlandse Kampioenschap Garnaalpellen* georganiseerd. Er worden deelnemers verwacht uit Arnemuiden, Stellendam, Den Oever, Scheveningen, Colijnsplaat, maar ook uit Zeebrugge en Oostende.
Herinneren we eraan dat de pellers van de garnaalkruiersvereniging Vuurtorenwijk van het Oostendse raadslid Danny Verleye het verleden jaar op deze kampioenschappen bijzonder goed deden en erin slaagde de titel mee naar België te brengen.

ETHIOPIE

Nederlandse visserijschool in Eritrea

Volgens het tijdschrift *Fishing News International* overweegt de Urkse visserijschool of ze in Eritrea een onderwijsinstelling kan oprichten. Ethiopië/Eritrea is aan de Rode Zee een visserijdorp aan het oprichten. Een en ander gebeurt in samenwerking met het Nederlandse ministerie van ontwikkelingssamenwerking. Drie Nederlandse vissers zouden nu reeds ingeschakeld zijn in de opleiding van vissers uit het door burgeroorlogen geteisterde ontwikkelingsland.

NOORWEGEN

Bio-zalm!

De bekende Gentse vishandelaar Guido Meersschaut is niet te spreken over de kwaliteit van de op *fish-farms* gekweekte zalm. Meersschaut: *'Wilde zalm zal je omzeggens nergens nog aantreffen. De rivieren waarin die zalm zich ophield, zijn zo goed als leeggevist. Zalm wordt vandaag wel volop gekweekt. Vandaag telt Noorwegen zes- tot zevenhonderd kwekerijen, goed voor 240.000 ton zalm. Door het massaal kweken van zalm en het altijd maar goedkoper maken van het produktieproces werd zalm — ooit een dure delicatesse — een zeer populaire vissoort. Bij mij in de viswinkel 7% van de omzet.'*
'Maar de gekweekte zalm verloor aan kwaliteit. Een wilde zalmsoort die opgroeide in stromend water en voortdurend op voedsel jaagde, had een stevig spierweefsel. In die kooien bewegen ze amper. Als wij daar met ons mes doorgaan heb je meer mousse dan zalm, een dun mootje kun je niet meer snijden'.
Daar moest hij dus iets aan doen. Nu kwam hij op het spoor van de bio-zalm. Weliswaar ook industrieel gekweekt, wordt in de kooien een gesloten ecosysteem gecreëerd door een sterke stroming te maken waardoor de vis verplicht wordt te zwemmen. Zo wordt zijn spierweefsel sterk en komt het produkt weer dichter bij het origineel te staan. Daarnaast is ook de voeding belangrijk. De wilde zalm kreeg zijn roze kleur doordat hij zich onder meer voedde met kleine kreeftachtigen. De bio-zalm voedt zich nu met een produkt waarin olie verwerkt zit dat getrokken wordt uit krill of kleine kreeftachtigen. Gekweekte zalm staat dus zo'n beetje tegenover bio-zalm als batterij- en scharrelkip in de pluimveesector. De biozalm kost de consument zo'n 100 frank meer per kilo.

SCHOTLAND

Mallaig: nieuwe haven

In de Schotse vissershaven Mallaig (waarover onze medewerker Daniël Pots uitgebreid rapporteerde in HVB II 1996, p. 32) wordt een nieuwe diepwaterhaven (met vismijn) gebouwd. De haven kreeg na de teloorgang van de haringvisserij een nieuwe impuls. Deze zet zich nu door in nieuwe moderniseringswerken. Het nieuwe project wordt op 10,5 US$ geraamd.

FRANKRIJK

Supermarkt koopt vissersvaartuigen

De Franse supermarktketen *Intermarché* is nu ook in de visserij actief. Via haar rederij *Petrel* worden nu al vier treilers uitgebaat. De supermarkt kocht deze 55-meter lange treilers af van failliete rederijen. Niet alleen probeert het winkelbedrijf zodoende het produkt vanaf de vangst tot aan de consument te controleren; het initiatief wordt in Frankrijk ook gezien als een hoogstnodige zaak om de Franse visserij te verse van de ondergang te redden.
De supermarktrederij zet de treilers in in Europese waters en landt de vis om de acht dagen in Britse en Ierse havens. Van daaruit wordt de vangst naar Frankrijk gebracht. Met dat doel werd overigens door de supermarkt ook een koopvaardijschip gekocht.
Overigens wordt de greep van de supermarkten op de visserij overal in Europa steeds groter. Europese producenten wijzen erop dat supermarkten zo'n belangrijk deel van de aanvoer kopen dat ze in staat zijn de prijzen te dicteren. *Intermarché* gaat nu een stap verder en controleert als eerste supermarktketen het hele proces.